




3 1761 11849567 0







Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495670>





CA1  
TA87  
-A58

# CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY

## FIRST ANNUAL REPORT 1996



# SETTING A NEW COURSE



Canadian  
Transportation  
Agency

Office des  
transports du  
Canada

Canada



*Presented to the*  
**LIBRARY of the**  
**UNIVERSITY OF TORONTO**  
*by*  
**BRENDON HEMILY**

*This report is available  
as a sound recording, in Braille  
and on computer diskette on request.  
It is also available  
on the Internet at  
**[www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)**.*





***CTA • OTC***

**CANADIAN  
TRANSPORTATION  
AGENCY**

***First Annual Report  
July 1 to December 31, 1996***

---





Chairman  
Canadian Transportation  
Agency



Président  
Office des transports  
du Canada

May 1997

The Honourable David Anderson, P.C., M.P.  
Minister of Transport  
House of Commons  
Ottawa, Ontario

My Dear Minister:

Pursuant to section 42 of the *Canada Transportation Act*, I have the honour of presenting the First Annual Report of the Canadian Transportation Agency, for the reporting period extending from July 1 to December 31, 1996.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink that reads "Marian L. Robson".

Marian L. Robson

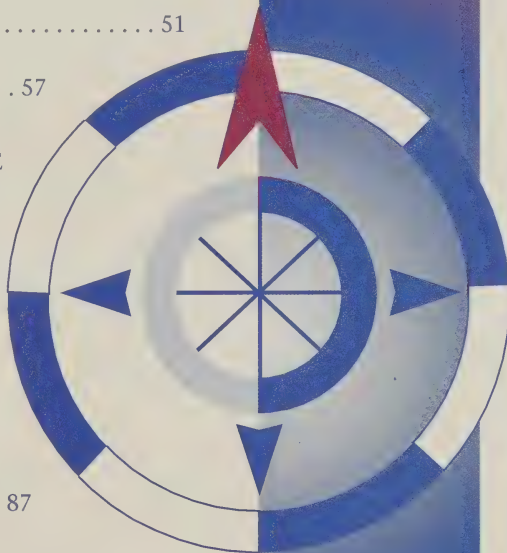
Canada





# **T**able of Contents

<b>PREFACE</b> .....	i
<b>INTRODUCTION</b> .....	1
<b>CHAPTER ONE: AIR</b> .....	15
Entry into Air Service Markets .....	17
The Agency as Aeronautical Authority .....	23
Tariffs .....	25
Enforcement .....	27
<b>CHAPTER TWO: RAIL</b> .....	31
Transportation of Western Grain .....	34
Dispute Resolution and Competitive Access .....	36
Rail Costing and Audit-Related Matters .....	39
Rail Infrastructure .....	42
Rail Rationalization and Subsidy Settlement .....	46
<b>CHAPTER THREE: MARINE</b> .....	51
<b>CHAPTER FOUR: ACCESSIBLE TRANSPORTATION</b> .....	57
<b>CHAPTER FIVE: ASSESSMENT OF THE OPERATION OF THE CANADA TRANSPORTATION ACT AND ANY DIFFICULTIES OBSERVED IN ITS ADMINISTRATION</b> .....	69
<b>APPENDICES:</b> .....	75
Appendix A: Cases before the Federal Court of Appeal .....	77
Appendix B: Major Regulatory Initiatives .....	83
Appendix C: Shipping Conferences Serving Canada .....	87
Appendix D: Members of the Agency's Accessibility Advisory Committee .....	91





## Preface

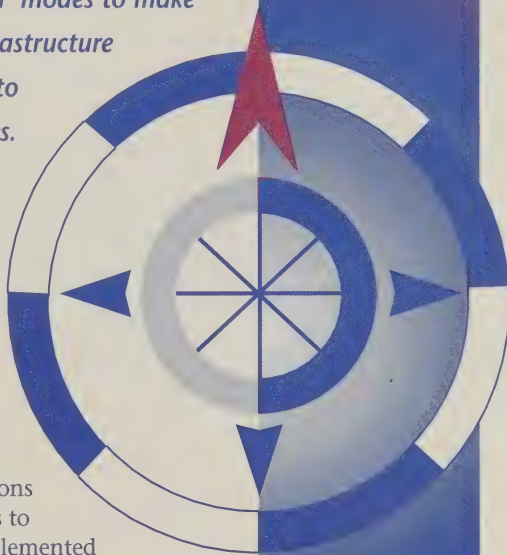
*Canada's transportation industry is changing rapidly. In the rail industry, deregulation and rail plant rationalization have dramatically altered the landscape: railways are trying to shed their money-losing lines, communities are fighting to preserve local service and shortline railways are growing. In the air sector, volumes are increasing and new*

*international alliances are emerging. In the marine mode, new structures for managing ports and international competition are evolving. And finally, new technologies are gradually allowing service providers in all modes to make their vehicles and infrastructure even more accessible to persons with disabilities.*

**T**he Agency's first responsibility is to ensure that Parliament's stated transportation policies are implemented fairly.

In response, the mechanisms for regulating the transportation industry are changing too. The *Canada Transportation Act* came into force on July 1, 1996, creating the Canadian Transportation Agency (hereinafter, the Agency). By eliminating unnecessary regulation, the Act builds on past efforts to encourage the transportation industry to become more market driven. As a result, the Agency must set a new, flexible, forward-looking course so that it can adapt to its new mandate and carry out its duties effectively.

The Agency is a quasi-judicial tribunal that makes its decisions independently of outside interference. Its first responsibility is to ensure that Parliament's stated transportation policies are implemented fairly. To operate effectively in a more deregulated environment, the Agency must apply all of its acquired experience, adapting its skills where necessary.





**E**xpanded communication with participants in the Canadian transportation system is a priority.

Under the *Canada Transportation Act*, the Agency continues to serve many functions previously served by the National Transportation Agency. It continues to play an essential role in implementing the federal government's policy on "rail renewal"; to act as an economic regulator in the air mode; to administer legislation governing certain marine matters; and to ensure that all persons travelling on the federally regulated transportation network can do so without undue obstacles. The Agency will continue to resolve disputes under the new regime.

Expanded communication with participants in the Canadian transportation system is a priority. Members, senior managers and staff have met with various interested parties across the country to inform them of the Agency's role as an economic regulator and decision-maker. Through these consultations, the Agency has become aware of many transportation industry concerns, including matters relating to the new legislation.



As the Minister of Transport has stated, transportation is a strategic asset that can drive Canada's economy. Canada's transportation industries are rapidly evolving. The Agency will continue to play its part in maintaining an economic, efficient and accessible Canadian transportation system, and looks forward to the challenges ahead.

M.L.R.

# I ntroduction

*The Agency was created on July 1, 1996, under the provisions of the Canada Transportation Act (hereinafter, the Act), as the successor to the National Transportation Agency of Canada (hereinafter, the NTA).*

The new Agency continues as a quasi-judicial tribunal. As such, it remains responsible for administering laws that govern the economic regulation of various modes of transportation under federal jurisdiction.

As required by section 42 of the Act, this report describes the activities of the Agency during its first six months of operation. The reporting period for this First Annual Report covers operations from July 1 to December 31, 1996.

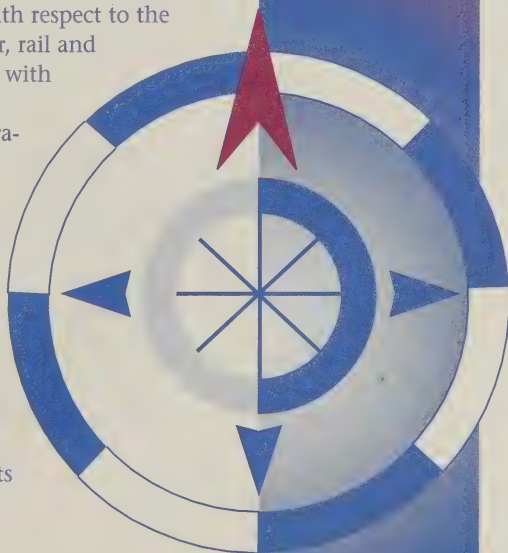
In describing the Agency's activities, the report briefly lists applications to the Agency and the findings on them. The report also includes an assessment of the operation of the Act and any difficulties observed in administering it.

The first three chapters deal with the Agency's activities with respect to the modes of transport over which it has statutory jurisdiction: air, rail and marine. Chapter Four covers the Agency's mandate in dealing with accessible transportation matters. Chapter Five provides, as required by subsection 42(2) of the Act, an assessment of operations and difficulties observed in administering the new legislation. Agency cases before the Federal Court of Appeal are summarized in Appendix A.

## THE NEW TRIBUNAL

The Agency is an independent statutory body that reports to Parliament through the Minister of Transport. To allow the Agency to carry out its duties effectively as a quasi-judicial tribunal, Parliament has given it all the powers of a superior court in Canada with respect to matters within its jurisdiction, such as the ability to compel the examination of witnesses and to produce documents.

The Act prescribes that the Agency shall consist of not more than seven Members appointed by the Governor in Council, as well as any part-time Members appointed by the Minister. During the period covered by this report, the Agency consisted of the Chairperson as Chief Executive Officer, the Vice-Chairperson and two permanent Members. Members, as the legal embodiment of the Agency, make



decisions on a wide range of matters affecting the economics of federal transportation modes. Their mandate is that of economic regulators and decision-makers; they can issue authorities to carriers who wish to enter the rail or air modes, and resolve disputes over various transportation rate and service matters; they can also order the removal of undue obstacles to the mobility of persons with disabilities in the federally regulated transportation network.

## LEGISLATIVE AND REGULATORY FRAMEWORK

Until the mid-1960s, the government closely controlled transportation rates, as well as the quantity and quality of transportation services. The 1961 Royal Commission on Transportation, also known as the MacPherson Commission, examined the extent of this control and industry structure, conduct and performance. This Commission's findings ultimately led to the passage of the *National Transportation Act* in 1967.

This legislation set out for the first time a statement of national transportation policy, with competition between the various modes of transport being one of the cornerstones. Until then, intermodal competition had largely been absent.

A single regulatory body, the Canadian Transport Commission, was set up to replace a number of modal-specific regulatory boards.

Following the passage of the 1967 legislation, Canadian transportation markets continued to change. The rapidity and extent of these changes, combined with significant deregulation initiatives affecting transportation in the United States, Canada's major trading partner, led to a second

major review of Canada's transportation legislation. This review began in 1985 with the issuance of a policy paper, "Freedom to Move." It led to substantial changes in the legislation culminating in the *National Transportation Act, 1987* (hereinafter, the *NTA, 1987*), the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* and the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (hereinafter, the *SCEA, 1987*).

The *NTA, 1987* adopted certain portions of the policy statement contained in the former legislation dealing with intermodal competition. However, it also emphasized competition within each mode—frequently termed intramodal competition. The legislation significantly deregulated entry into, exit from and service levels in the air mode, which previously had been subject to extensive regulatory overview. It also gave the Agency regulatory powers with respect to accessible transportation matters.

By 1995, transportation markets in Canada had again changed substantially from those in place in 1987. Again, the government felt change was

necessary. Its review led to the replacement of the previous legislation with the *Canada Transportation Act*, enacted in 1996.

The national transportation policy remained largely intact in the new law, providing a clear statement to the effect that:

**B**y 1995, transportation markets in Canada had again changed substantially from those in place in 1987.

... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services accessible to persons with disabilities ... that makes the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers, including





persons with disabilities, and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ...

The major changes brought about by the new law include: streamlining the processes for abandoning or transferring rail lines; removing regulation governing railway operations and corporate governance; eliminating the requirement for the Agency to review proposed mergers and acquisitions of Canadian transportation undertakings; eliminating the payment of subsidies to railways for continuing uneconomic railway freight and passenger services; creating a single regulatory regime in the domestic air sector by reducing regulation of northern air services; and eliminating market-entry licensing for barge supply operators in northern Canada.

The 1995 federal budget also eliminated two of the NTA's significant areas of involvement. It repealed the transportation subsidy scheme created under the *Western Grain Transportation Act* (hereinafter, the *WGTA*), as well as those created under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and the *Maritime Freight Rates Act*. The NTA had administered all of these subsidy programs.

The Agency is examining international charter provisions in the *Air Transportation Regulations* (hereinafter, the *ATR*) as part of the government's review of existing regulations to ensure that the use of the government's regulatory powers results in the greatest possible prosperity for Canadians.

The Agency intends to streamline the *ATR* to reduce the regulatory burden. The Agency intends to simplify and consolidate the *ATR* and, where appropriate, to make the regulations on international charters more consistent with Canada-U.S. charter provisions. With respect to tariffs, the Agency intends to address changing industry practices.

The accessibility provisions under the *NTA*, 1987 were retained under the Act. The Agency retained the power to ensure that all modes of

transportation under federal jurisdiction do not pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. As such, the Agency resolves complaints filed by persons with disabilities, and develops regulations and codes of practice.



## AIR PROVISIONS

Part II of the new Act sets out the requirements governing the provision of both domestic and international air services. Under the new legislation, the largely deregulated regime previously applicable in southern Canada has been extended into northern Canada. As a result, the reverse onus test previously applicable for entry into the northern market and the restrictions on southern Canada carriers operating in the North have been abolished. Domestically licensed carriers are now free to operate anywhere in Canada.

The new Act also introduced two new consumer protection provisions. There is a new financial fitness test for all new Canadian applicants seeking to operate medium and large aircraft in either domestic or international services. This test also applies to existing operators of small aircraft seeking to upgrade their service to medium or large aircraft, and to medium and large passenger aircraft licensees whose licences have been suspended for 60 days or longer. The test is designed to ensure that all such operators have sufficient funds on hand to cover both their start-up costs and the costs of doing business during the first 90 days of operation.

Section 59 of the Act establishes a prohibition on the sale or offer for sale of unlicensed air services. This prohibition is designed to protect consumers from the loss of monies paid to persons seeking to set up new air services who are subsequently unable to do so.

The *ATR* were revised and promulgated when the legislation was passed. These revisions made the *ATR* consistent with the new form and substance of the Act. The revised *ATR* introduced, for example, regulatory approaches to inter-airline arrangements involving code share, block space and contracting of aircraft and crew, and incorporated new aircraft groupings and licence categories. A list of some of these and other major Agency regulatory initiatives is presented in Appendix B. Transborder charter regulations were also introduced as a result of a liberalized Canada–United States bilateral air transport agreement.



## RAIL PROVISIONS

The changes introduced by the Act with respect to the economic regulation of federal transportation markets are also evident in the rail sector, where regulation has been reduced significantly.

While the Agency's jurisdiction in this mode under the Act has decreased relative to that under the *NTA, 1987*, its mandate remains unchanged in other respects under other laws. For example, under the *Railway Safety Act* (hereinafter, the *RSA*), the Agency continues to resolve disputes when a railway and a municipality disagree over the apportionment of the costs of installing or maintaining safety-related rail improvements.

The *NTA, 1987* introduced certain competitive access provisions designed to grant rail shippers access to competing railways (intramodal competition). These provisions included, for example, competitive line rates and extended interswitching rates. These two provisions were carried into the new legislation.

In a new provision, the Act now requires shippers who file an application for relief with the Agency to demonstrate that they would suffer "substantial commercial harm" if the Agency did not grant the relief sought.

When the *WGTA* was repealed, certain western grain transportation matters were incorporated into the new Act. The Act provides a simpler process for the Agency to determine railway freight rates for regulated grain movements. Additionally, the Minister of Transport will review the efficiency of the grain handling and transportation system by the end of 1999. The review will determine, in part, whether repealing the current rate regulation provisions affecting western grain would significantly harm shippers.

**T**he Agency has been busy issuing new replacement licences, preparing guides on new filing requirements for charter permits, and updating and distributing publications to reflect new legislative provisions.

The Agency has been busy issuing new replacement licences, preparing guides on new filing requirements for charter permits, and updating and distributing publications to reflect new legislative provisions. All licences issued under the previous legislation are in the process of being reissued in accordance with the new provisions.

The Agency's activities with respect to the air mode are discussed in greater detail in Chapter One.

The legislation creates a streamlined conveyance and discontinuance process that railways must follow before abandoning the operation of railway lines. This new process is more commercially oriented because it encourages railways to transfer lines to new short-line operators, rather than discontinuing service. The new process requires no government approvals or orders authorizing discontinuance.

With respect to the construction and operation of federal railways, the Act has eased the entry process for potential railway companies. Under the Act, persons wishing to construct or operate a railway must have a certificate of fitness which the Agency will issue if it is satisfied that there is adequate liability insurance, but railways no longer need to demonstrate public convenience or necessity.

The Act also revised and incorporated many of the infrastructure provisions of the *Railway Act*. The legislation encourages railways and parties that interact with them, such as road authorities and utility companies, to negotiate. It also preserves recourse to the Agency for resolving disputes, in the event that negotiations are unsuccessful. When approving railway line construction, the Agency must consider railway requirements, the interests of localities and environmental protection issues.

A new section of the Act allows the Minister of Transport to enter into agreements with the provincial Ministers of Transportation in order to give the Agency the authority to administer legislative provisions respecting railway crossings.

The final offer arbitration process under the *NTA, 1987* continues under the new Act. It has been extended to include the arbitration of disputes relating to rates or to any of the conditions associated with a railway company's provision of services to a commuter rail authority designated by a provincial government or to a railway company engaged in passenger rail service.

The Agency's activities with respect to the rail mode are described in more detail in Chapter Two.



## MARINE PROVISIONS

Regulation has also been reduced in the marine mode. While the Agency's jurisdiction under the Act in this mode has decreased, its mandate remains unchanged in different respects under other laws.

Under the *Coasting Trade Act*, the Agency continues to make recommendations on the availability of suitable Canadian vessels to perform certain coasting trade activities that are the subject of a foreign entry request. Under the *SCEA, 1987*, the Agency acts as a repository for shipping conference agreements and tariffs, and adjudicates claims that conference agreements or practices reduce competition and negatively affect transportation services or costs.

Under the *Pilotage Act*, the Agency continues to make decisions about pilotage tariffs when persons object to the proposed rates published by a pilotage authority. Under the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the Agency continues to resolve disputes related to claims that certain Seaway rates are discriminatory.

**T**he legislation creates a streamlined conveyance and discontinuance process that railways must follow before abandoning the operation of railway lines.



The final offer arbitration process under the NTA, 1987 continues under the new Act. It has been extended to include the arbitration of disputes relating to the water movement of goods required for northern marine resupply services within the Mackenzie River watershed and the eastern Arctic.

The Agency's activities with respect to the marine mode are described in more detail in Chapter Three.

## TRANSITION TO THE NEW AGENCY

The change from the National Transportation Agency to the Canadian Transportation Agency was more than a change of name. While driven by legislative reform, the change was also initiated by a government-wide review of federal programs. As well, a decision to terminate transportation subsidy programs was announced in the February 1995 federal budget. What made these changes somewhat exceptional in the case of the Agency was the magnitude of their impact.

A transition team was created to make the change from the NTA to the new Agency as smooth as possible for both interested parties and employees.

The transition was multi-faceted. The Agency's mandate had changed dramatically: the new responsibilities had to be explained to interested parties and employees; the structure of the Agency was delayed and modified in other ways; regional offices had to be closed; internal processes were streamlined; and the organization had to be downsized by approximately 50 per cent, while retaining required expertise.

On the communication front, the strategy was twofold: internally, the goal was to reduce the workforce transparently, fairly and equitably; externally, the aim was to inform interested parties of the Agency's new mandate and responsibilities. On this latter point, the Agency produced and distributed brochures, and Agency Members and staff made numerous oral presentations at conferences and meetings across the country.

The closure of the NTA's Moncton office presented a particular challenge, as this office administered the Atlantic region transportation subsidy program. Employees in Moncton had the demanding task of closing the books on the subsidy program, while their jobs were being terminated.

Employees affected by the NTA's downsizing received guidance and support to help them make personal decisions and to cope with the changes. Employees continuing their employment with the

Agency attended training and information sessions to learn about the new responsibilities, processes and structure.

During the transition period, the Agency also undertook a new far-reaching strategic planning process. This procedure, which involved close and continuing consultation with all Agency employees and Members, is paving the way for the new organization. The goal is to foster initiative and a team-building approach in the carrying out of all Agency functions.

The complexity and stress of the transition was exacerbated by the short time period within which the changeover had to be completed.

**A** *transition team was created to make the change from the NTA to the new Agency as smooth as possible for both interested parties and employees.*

---

## ORGANIZATIONAL STRUCTURE

Members of the Agency are appointed by the Governor in Council for a term of not more than five years. Agency staff, numbering approximately 250, help Members carry out their duties. The following Members were in place from July 1 to December 31, 1996.



**Marian L. Robson,**  
Chairman

Mrs. Marian Robson of Vancouver was appointed Chairman of the Canadian Transportation Agency on July 1, 1996. She had since March 27, 1995 been a Member of the Agency's predecessor, the National Transportation Agency. A native of Saskatchewan, Mrs. Robson has had 25 years' transportation experience in the public and private sectors; with the federal government, national and provincial railways, and the Canadian port system, and as an independent transportation consultant. Prior to her appointment as a Member of the National Transportation Agency, Mrs. Robson was a Vice-President with Hill and Knowlton, an international public relations firm.

Before joining Hill and Knowlton, Mrs. Robson was Director of the Vancouver-based Cascadia Institute, a public policy group specializing in tourism, transportation and trade projects in western Canada and the U.S. Pacific Northwest.

In the early 1980s, Mrs. Robson held several executive positions with the Canadian port system, first as a full-time member of the four-member National Harbours Board, which was responsible for the administration of 15 Canadian ports. In 1983, she became a director of the Canada Ports Corporation and Chairman of the newly established Vancouver Port Corporation.

As Special Assistant to the Honourable Otto Lang in the 1970s, Mrs. Robson focused on western agricultural issues and all modes of transportation. Through the Minister's responsibility for the Canadian Wheat Board, she was involved in several initiatives in grain handling and transportation, working with government officials, railways, grain companies and producer groups in the development and implementation of these programs. At Transport Canada, she was the Minister's liaison with the transportation industry and its major customers.

Mrs. Robson received her Bachelor of Arts degree in English from the University of Saskatchewan in 1964 and completed postgraduate studies in political science at the University of British Columbia and the University of Saskatchewan from 1965 to 1967.



**Jean Patenaude,**  
Vice-Chairman

Mr. Jean Patenaude, from l'Île-des-Sœurs, Quebec, was appointed Vice-Chairman of the Canadian Transportation Agency on July 1, 1996. He received his Bachelor of Law degree from the University of Ottawa and was admitted to the Bar of the Province of Quebec in 1976. He brings to the Agency 20 years of experience in the field of transportation and in the practice of law. Up until his appointment, he worked as a policy adviser for Transport Canada; he had previously been an adviser for the Review Commission on the *Railway Safety Act*.

From 1982 to 1993, Mr. Patenaude worked as general counsel for VIA Rail Canada Inc. As general counsel, he was responsible for providing legal services and for the risk management programs of the corporation. In consultation with human resources services, he implemented preventive programs and

adapted work programs for the reintegration of injured workers into the workplace.

From 1976 to 1982, Mr. Patenaude worked as counsel to the Canadian Transport Commission. He participated in the planning of the Canadian western rail network, and put forth recommendations on the transportation of dangerous goods by rail.



**Richard Cashin,**  
Member

Mr. Richard Cashin was born in St. John's, Newfoundland. He received a Bachelor of Arts degree from St. Francis Xavier University and a Bachelor of

Law degree from Dalhousie University. Mr. Cashin was invested as an Officer of the Order of Canada in April 1990. He received an honorary Doctor of Law degree from Memorial University of Newfoundland in May 1991. On July 1, 1992, he was appointed as a member of the Queen's Privy Council for Canada.

From 1962 until 1968, Mr. Cashin was a member of Parliament for St. John's West. During his last two years as a MP, he served as Parliamentary Secretary to the Minister of Fisheries. From 1968 to 1971, Mr. Cashin worked as a lawyer with the firm of Cashin and Pike. In 1971, he became President of the Fishermen, Food and Allied Workers union based in St. John's, where he remained until June 1993.

Throughout his career, Mr. Cashin has been appointed to numerous task forces. From 1977 to 1979, he was the Atlantic Commissioner for the Task Force on Canadian Unity. He was twice appointed Commissioner for the International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries, first from 1980 to 1984 and again from 1990 to

1993. During 1990 and 1991, he sat as a commissioner on the Citizen's Forum on Canada's Future. In March 1992, he was appointed Chairman of the Task Force on Incomes and Adjustment in the Atlantic Fishery. He is also a member of the Advisory Board of the Royal Society of Canada.

Mr. Cashin was also a member of several boards of directors, among them the North-South Institute; the Canadian Saltfish Corporation; the Institute for Research on Public Policy; Petro-Canada; the Institute of Public Affairs, Dalhousie University; and the Export Trade Development Board.

Mr. Cashin was appointed a member of the Canadian Transportation Agency on July 1, 1996, a position he had held previously with the Agency's predecessor, the National Transportation Agency.



**Keith Penner,**  
Member

Born in Saskatchewan and raised in Alberta, Mr. Keith Penner brings to the Canadian Transportation Agency his knowledge and experience of the Canadian North. As a northern Ontario member of Parliament from 1968 to 1988, Mr. Penner served as Parliamentary Assistant to the Minister of Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. As well, for many years, he was Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development.

Mr. Penner holds a Bachelor of Arts degree (honours history) and a Master's degree in Education (administration). As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his post-graduate work was done at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also



---

pursued post-degree studies at Queen's University and McMaster University.

During the academic year 1987-88, he was a visiting fellow in the School of Political Science at Queen's University. Currently, he is a member of the Chartered Institute of Transportation (North America).

On July 1, 1996, Mr. Penner was appointed a Member of the Canadian Transportation Agency. He had previously been a Member of the National Transportation Agency.

The following organizational charts outline the structure of the Agency's administrative and program branches.



## Organizational Chart



# Air and Accessible Transportation Branch



**G.N. Currie**  
Director General

Phone: (819) 953-5074  
Fax: (819) 953-5562

## AGREEMENTS, TARIFFS AND ENFORCEMENT

**D. Western**  
Director  
Phone: (819) 997-6643  
Fax: (819) 953-5562

## LICENSING AND CHARTERS

**C. Jacques**  
Director  
Phone: (819) 997-8761  
Fax: (819) 953-5562

## ACCESSIBLE TRANSPORTATION

**J. Macdonald**  
Director  
Phone: (819) 953-2749  
Fax: (819) 953-6019

### International Agreements

**F. Rosen**  
Manager  
Phone: (819) 953-9793  
Fax: (819) 953-5562

### Tariffs

**G. Danylichenko**  
Manager  
Phone: (819) 997-6419  
Fax: (819) 953-5686

### Enforcement

**D. Rennick**  
Manager  
Phone: (819) 953-9786  
Fax: (819) 953-5562

### Licensing

**R.V. Landry**  
Manager  
Phone: (819) 997-6359  
Fax: (819) 953-5562

### Charters

**M. Deisle**  
Manager  
Phone: (819) 997-6227  
Fax: (819) 953-5572

### Financial Evaluation

**J. Jacob**  
Manager  
Phone: (819) 997-8960  
Fax: (819) 953-5562

### Regulations, Research and Analysis

**H. Nadeau**  
Manager  
Phone: (819) 997-0806  
Fax: (819) 953-6019

### Complaints and Investigations

**A. Hampel**  
Manager  
Phone: (819) 953-9151  
Fax: (819) 953-6019

### Monitoring and Liaison

**C. Stark**  
Manager  
Phone: (819) 953-2748  
Fax: (819) 953-6019

## Senior Investigators, Enforcement

**Pacific**  
**G. King**  
Suite 250  
1095 W. Pender Street  
Vancouver, B.C. V6E 2M6  
Phone: (604) 666-0620  
Fax: (604) 666-1267

**Western**  
**L. Brooklyn**  
Suite 1100  
9700 Jasper Avenue  
Edmonton, Alberta T5J 4C3  
Phone: (403) 495-6618  
Fax: (403) 495-5639

**Central**  
**M. Caldwell**  
21st Floor  
333 Main Street  
Winnipeg, Manitoba R3C 0P6  
Phone: (204) 984-6092  
Fax: (204) 984-6093

**Ontario**  
**J. Anderson**  
7548 Bath Road  
Mississauga, Ontario L4T 1L2  
Phone: (905) 612-5792  
Fax: (905) 612-5794

**Quebec**  
**R. Laliberté**  
Suite 8023  
101 Roland-Therrien Boulevard  
Longueuil, Quebec J4H 4B9  
Phone: (514) 928-4173  
Fax: (514) 928-4174

**Atlantic**  
**B. Mercer**  
9-1045 Main Street  
Moncton, N.B. E1C 1H1  
Phone: (506) 851-6950  
Fax: (506) 851-2518



# ***Rail and Marine Transportation Branch***



**S. Isenberg**  
Director General

Phone: (819) 953-4657  
Fax: (819) 994-8807

## **RAIL RATES AND COST DEVELOPMENT**

**N. Thurston**  
Director

Phone: (819) 997-4914  
Fax: (819) 953-5564

## **RAIL AND MARINE COMPLAINTS AND AUDIT SERVICES**

**P. Juneau**  
Director

Phone: (819) 953-0374  
Fax: (819) 953-5564

## **RAIL INFRASTRUCTURE**

**I. Spear**  
Director

Phone: (819) 953-0327  
Fax: (819) 953-5564

### **Rates, Costing and Efficiency Reviews**

**A. Gemmell**  
Manager

Phone: (819) 997-2036  
Fax: (819) 953-5564

### **Costing Systems Development and Analysis**

**F. Urban**  
Senior Officer

Phone: (819) 953-9918  
Fax: (819) 953-5564

### **Financial Analysis**

**G. Nera**  
Manager

Phone: (819) 953-9930  
Fax: (819) 953-5564

### **Marine Complaints and Investigations**

**D. Pilon**  
Coordinator

Phone: (819) 997-8354  
Fax: (819) 953-5686

### **Rail Complaints and Investigations**

**W. Kay**  
Coordinator

Phone: (819) 997-1081  
Fax: (819) 953-5564

### **Audit Services and Statistical Analysis**

**J. Glandon**  
Manager

Phone: (819) 997-1218  
Fax: (819) 953-5564

### **Engineering and Environmental Services**

**P. Lacoste**  
Manager

Phone: (819) 953-2117  
Fax: (819) 953-5564

### **Dispute Resolution**

**P. Cotroneo**  
Manager

Phone: (819) 953-0320  
Fax: (819) 953-5564

### **Approvals and Determinations**

**K. Rochon**  
Manager

Phone: (819) 953-0365  
Fax: (819) 953-5564

---

## *Legal, Secretariat and Communications Services Branch*



**M.-P. Scott, Q.C.**  
General Counsel  
and Secretary

Phone: (819) 953-6698  
Fax: (819) 953-9269

### **LEGAL SERVICES**

**I. MacKay**  
A/Director

Phone: (819) 953-5510  
Fax: (819) 953-9269

### **COMMUNICATIONS AND SECRETARIAT**

**R. Morissette**  
Director

Phone: (819) 997-0677  
Fax: (819) 953-5253

### **Decisions and Submissions**

**C. Murphy**  
Manager

Phone: (819) 997-0099  
Fax: (819) 953-5253

## Corporate Management Branch



**R. Roy**  
Director General

Phone: (819) 997-6764  
Fax: (819) 953-9842

### COMPTROLLER

**R. Burch**  
Comptroller

Phone: (819) 953-9890  
Fax: (819) 953-9473

### PLANNING

**L. Gaudet**  
Director

Phone: (819) 953-2829  
Fax: (819) 953-9473

### HUMAN RESOURCES

**D. Essiambre**  
Director

Phone: (819) 953-9833  
Fax: (819) 953-9842

### INFORMATION SERVICES

**S. Landry**  
Director

Phone: (819) 997-6214  
Fax: (819) 953-9018

### INTERNAL AUDIT AND EVALUATION

**D. Haïre**  
Coordinator

Phone: (819) 997-7048  
Fax: (819) 953-9979



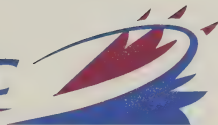
# CHAPTER ONE: AIR



- Entry into Air Service Markets
- The Agency as Aeronautical Authority
- Tariffs
- Enforcement







# Air

**T**he Agency protects the interests of consumers, shippers and carriers by ensuring that air carriers operating to, from and within Canada meet certain minimum economic requirements. To this end, it administers an air carrier licensing system, international air agreements and international air tariffs. Moreover, the Agency, through an active enforcement program, monitors and enforces compliance with the Act and related regulations.

## ENTRY INTO AIR SERVICE MARKETS

Passage of the Act brought about significant changes in air transportation. One of the Agency's objectives within this new legislative framework is to administer and maintain the integrity of the air licensing system in Canada.

### AIR CARRIER LICENSING SYSTEM

The Agency licenses domestic and international air transportation by Canadian and foreign air carriers. This involves issuing licences to Canadian applicants for domestic services, as well as to Canadian and foreign applicants for international air services to and from Canada.

The Agency must ensure that all Canadian applicants, whether applying to operate a domestic air service or a **scheduled** or **non-scheduled** international air service, meet three basic requirements: they must be adequately insured, hold a Canadian aviation document from Transport Canada, and satisfy Canadian ownership and control requirements.

Furthermore, Canadian air carriers proposing to operate a domestic, non-scheduled international or scheduled international air service with medium or large aircraft must demonstrate to the Agency that they meet certain prescribed financial requirements. These requirements also apply to carriers applying for the reinstatement of a licence that has been suspended for more than 60 days.



Canadian applicants for scheduled international air services must be designated by the Minister of Transport as eligible to hold a scheduled international licence. Foreign applicants for scheduled international licences must be designated by a foreign government and hold a document issued by the foreign government that is equivalent to a scheduled international licence. Other requirements for scheduled air service applicants may be specified in bilateral air agreements to which Canada is a party (see the section entitled "The Agency as Aeronautical Authority" in this chapter). The Agency must ensure that foreign licence applicants wishing to operate non-scheduled international air services also hold an equivalent licence from their country of origin, as well as a Canadian aviation document from Transport Canada.

**Scheduled air service:** an air service operated according to a published timetable or with such a regular frequency that it constitutes an easily recognizable systematic series of flights.

**Non-scheduled air service:** any air service other than a scheduled air service, including but not limited to charter operations.

Before issuing a licence, the Agency must be satisfied that, in the 12 months prior to licence issuance, the applicant has not sold or offered for sale an air service for which a licence is now being requested (see the section entitled "Consumer Protection" in this chapter).

As well as issuing licences to carriers who have demonstrated that they meet the above-mentioned requirements, the Agency is also responsible for the following licensing functions: ensuring ongoing compliance with legislation, regulations and international agreements; suspending or cancelling

licences if legislative or regulatory requirements are not met; taking action on complaints; and responding to requests for interpretations of and exemptions from certain provisions of the Act and related regulations.

During the reporting period, the Agency issued 1,354 licences to Canadian and foreign air carriers to replace 1,969 of the 4,060 NTA licences. This reduction in the number of licences, although partly due to the fact that some carriers ceased to operate certain services or completely terminated their operations, is mainly the result of the new classification of air services. For instance, an air carrier would have formerly required one licence to operate a domestic service in southern Canada and one or more licences to operate in the North, but now needs only one licence for all of Canada.

During the reporting period, the Agency received 158 applications for new domestic, scheduled international or non-scheduled international air services. Further to these applications, it issued 76 licences, denied 2 applications and processed the remainder after January 1, 1997. Of the licences issued, 35 were issued to Canadian carriers as a result of applications for new services received between July 1 and December 31, 1996. These can be broken down as follows: 18 domestic, 3 scheduled international, and 14 non-scheduled international licences. The Agency issued 41 licences to foreign carriers: 8 scheduled international licences and 33 non-scheduled international licences.

Approximately 1,900 Canadian and foreign carriers held licences as of December 31, 1996. Of these, there were 1,020 Canadian air carriers holding licences for domestic and international services, and 882 foreign air carriers holding licences for international services.

Between July 1 and December 31, 1996, the Agency dealt with 36 Canadian ownership cases, only one of which was denied. It conducted and

---

approved one financial fitness test under the new legislative provisions.

The Agency monitors licensees with respect to the ongoing requirements to hold a valid Canadian aviation document and prescribed liability insurance coverage. During the same reporting period, it undertook 1,816 insurance compliance follow-up actions, mainly to ensure that air carriers filed appropriate and accurate documentation.

## CHARTER PERMIT SYSTEM

Once an air carrier obtains a licence for a non-scheduled international service, and before operating a Canadian-originating charter, it must obtain an Agency permit to operate an individual charter flight or series of charter flights. (This requirement does not apply to charter flights to the United States, to which more liberal requirements apply, as explained in the next paragraph.) This permit process ensures that air carriers operating international charter flights adequately protect advance payments received from charterers by means of financial guarantees. Such guarantees must be issued by a Canadian financial institution and provide that all advance payments are fully protected from the time the air carrier receives them until the international charter flights have been made. The Agency also verifies that carriers do business only with charterers that are provincially registered, where applicable, and that charterers adequately protect advance payments received from travel agents, before it issues a charter permit for certain charter flights.

In its July 1996 amendment to the *ATR*, the Agency included provisions specifically affecting transborder charter services. These provisions liberalized the regulation of these services, consistent with the Act and the terms of the February 1995 bilateral Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the

United States of America (commonly referred to as the "Open Skies" agreement). For instance, many detailed restrictions have been removed and carriers are no longer required to obtain prior approval from the Agency to operate Canadian-originating Transborder Passenger Non-Resalable Charters and Transborder Goods Charters. This has greatly reduced the paperwork burden on air carriers. With respect to advance payment protection for Canadian-originating Transborder Passenger Charters, carriers must demonstrate to the Agency that they have sufficient protection for Canadian-originating passenger charter flights to the United States; however, in some circumstances, the Agency may grant one-year authorizations rather than individual permits for each charter flight or charter series. Since the amended *ATR* were implemented, Canadian and American charter carriers have taken advantage of the new regime.

During the reporting period, the Agency received 760 applications for permission to operate Canadian-originating charters and issued an equal number of permits. Carriers do not need permits to operate foreign-originating charters; however, they must give the Agency notice thereof. The Agency received 324 such notices during the same period.

Agency staff have also prepared new and amended guides on the various charter types to help carriers file charter applications. Since charter carriers operating Transborder Passenger Charters can now apply for an authorization in lieu of individual program permits, the Agency also prepared a guide setting out the information and documentation required for the issuance of such an authorization.

The Agency operates a telephone service 24 hours a day, seven days a week for emergency charter situations occurring outside normal business hours. Between July 1 and December 31, 1996, the Agency dealt with 88 such situations.

---

## EXEMPTION POWER

The Agency may exempt a person from the application of the air transportation provisions set out in the Act or the *ATR* when it is of the opinion that the person has substantially complied with the provision or has taken an action that is as effective as actual compliance with the provision. It may also grant such an exemption if it believes that compliance with the provision is unnecessary, undesirable or impractical, and it may attach specific conditions to the exemption. This exemption power gives the Agency the flexibility to deal with various issues facing a very dynamic and constantly evolving industry. There are many situations where the use of this power is beneficial. They range from the simple, such as filing an application for a charter permit outside the minimum regulatory time frame, or allowing the outgoing and return legs of a charter flight to be operated by different carriers, to the more complex, such as operating a specific flight without holding a required licence. During the reporting period, the Agency approved 244 exemption applications and denied one.

For example, in October 1996, the Agency considered a request by a Canadian licensee for exemptions, as well as a charter permit, for the operation of an around-the-world charter flight. The Agency granted exemptions from several provisions of the *ATR* and issued a charter permit in order to allow the flight to take place.

## SUSPENSION OR CANCELLATION OF LICENCES

Where the Agency determines that an air carrier ceases to meet one of the three basic licensing requirements (being Canadian, holding a Canadian aviation document and having prescribed liability insurance coverage), it **must** suspend or cancel licences. This mandatory suspension or cancellation power is supplemented by a discretionary power. In cases where a licence applicant has contravened or does not meet the requirements of any regulation or order made under Part II of the Act or any provision of Part II, other than the three basic market-entry requirements, the Agency **may** suspend or cancel a licence. In the reporting period, the Agency issued orders that suspended or cancelled the licences of 252 air carriers. Out of this number, 106 carriers asked the Agency to take the action. The reasons for such requests varied; for instance, a carrier may have made such a request because it wanted to suspend its operations voluntarily because of their seasonal nature or because it was in the process of reorganizing its operations. In the reporting period, the Agency issued 33 orders to lift suspensions and accordingly reinstate licences.

## REQUESTS FOR AGENCY RULINGS ON INTERPRETATION OF THE ACT AND ATR

The Agency receives requests to interpret the Act and the *ATR*. For instance, a ruling may be requested to determine whether a particular type of proposed operation is a publicly available air service, which would therefore require a licence. A party may also request a ruling on an operating agreement between air carriers. During the reporting period, the Agency received and processed seven requests.



## SUMMARY OF TRANSITIONAL LICENSING MATTERS

*Passage of the Act significantly changed government regulation of the air industry. The legislative and regulatory changes affecting the provision of domestic air services in Canada are highlighted below.*

- There is now one domestic licensing regime for the whole country, as the former licensing system for northern Canada has been eliminated. There is no longer a reverse onus entry test and northern air carriers are no longer required to give public notice to allow objection to proposed new air services. From an economic regulatory perspective, any air carrier holding a domestic licence may now operate, when it chooses to do so, and as often as it wishes, between any points in Canada.
- New financial requirements have been imposed on new Canadian applicants proposing to operate medium or large passenger aircraft for the first time. These requirements also apply to Canadian holders of medium or large passenger aircraft licences who want to reinstate licences that have been suspended for 60 days or longer.
- An air carrier must hold an Agency licence before it can sell, or offer to sell, the air service for which the licence is required.
- The Agency no longer has jurisdiction over proposed mergers and acquisitions of Canadian air carriers.
- There is no longer a public interest test for applicants for an international non-scheduled licence.
- The notice period for discontinued or reduced domestic service to a point has been reduced from 120 days to 60 days, and only applies to situations where the withdrawal of service would result in either no licensee serving the point, or the point being served by only one licensee offering one flight per week.
- Classifications of aircraft operated by a Canadian air carrier, either domestically or internationally, have been reduced from eight to four. The new classifications are: small aircraft, medium aircraft, large aircraft and all-cargo aircraft.
- There are now only three types of air carrier licences: domestic, scheduled international and non-scheduled international. Licences issued to Canadian air carriers are also issued according to the class of aircraft operated by the carrier; for example, scheduled international, small aircraft. There is no similar classification of licences for non-Canadian air carriers.

## CONSUMER PROTECTION

Under the NTA, 1987, Canadian applicants to the NTA for licences to operate domestic air services or scheduled or non-scheduled international air services had to meet three specific market-entry requirements (i.e. they had to be Canadian, hold a Canadian aviation document and have prescribed liability insurance coverage). Under the new legislation, Canadian applicants must meet certain prescribed financial requirements and all applicants are prohibited from offering or selling transportation before obtaining a licence.

The financial fitness requirements apply to all Canadian applicants for new licences and reinstatements (following suspensions of 60 days or more) of domestic or international licences authorizing the operation of medium or large passenger aircraft. The financial requirements provide that applicants have acquired or must be able to demonstrate that they are clearly able to acquire a certain amount of funds to finance proposed operations. The amount of funds required is determined based on the start-up costs to be incurred and 90 days of operating and overhead costs for proposed air services. At least 50 per cent of the funds must have been acquired by way of capital injected by investors (i.e. by shareholders in the case of a corporation), which cannot be redeemed for a period of at least one year. The applicant must be able to obtain the remainder of the funds by way of a line of credit or similar financial instrument.

These provisions help to ensure that applicants have a reasonable chance of operating a successful air service, thereby keeping disruptions of such services to a minimum. The Agency further protects consumers by ensuring that advance payments made to charterers and to charter carriers are fully protected from the time they are received. This is described more fully in the section entitled "Charter Permit System."

**T**he consumer protection provisions help to ensure that applicants have a reasonable chance of operating a successful air service, thereby keeping disruptions of such services to a minimum.

The Agency thus protects consumer interests by ensuring that Canadian applicants are financially fit; that all applicants and licensees have adequate liability insurance and have been recognized by Transport Canada as having a safe operation; that air transportation is sold or offered for sale only after an air carrier is licensed to provide transportation; and that charter passengers are refunded their money or provided with alternate transportation if a carrier or charterer is unable to fulfill its obligations.

## SUPPORT FOR CANADIAN AIR CARRIERS

The Agency protects the interests of Canadian air carriers in a number of ways. In the domestic market, the Agency ensures that carriers satisfy Canadian ownership and control requirements. In the Canadian international charter market, subject to the usual regulatory requirements, Canadian air carriers have unconstrained access to the Canadian-origin charter market. However, consistent with Canada's 1978 International Air Charter Policy, the number of Canadian-originating passengers that a foreign carrier can carry and the number of Canadian-origin cargo flights that it can offer is limited to a proportion of passengers carried and cargo flights operated from the foreign carrier's home country to Canada. In its role as Canadian aeronautical authority, the Agency also serves the interests of scheduled international Canadian air carriers by helping to ensure that they derive maximum benefits from negotiated bilateral air agreements. This is discussed further in "The Agency as Aeronautical Authority."

---

## THE AGENCY AS AERONAUTICAL AUTHORITY

The Agency plays an important role in administering international air agreements. As aeronautical authority and as the federal agency responsible for economic regulation of transportation services, the Agency implements bilateral air agreements and ensures that the terms of the agreements are respected. Agency staff also work as a team with other government departments to negotiate the agreements, provide regulatory expertise and help to ensure that the agreements can be practically implemented. During the reporting period, the Agency addressed 57 applications relating to bilateral agreements and cooperative arrangements between air carriers.

### BILATERAL AIR AGREEMENTS

Scheduled international air services are governed largely by a framework of country-specific bilateral air agreements that supplement the 1944 Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention). In addition to specifying route rights, these bilateral agreements also address such matters as aviation security, tariffs, application of national laws, dispute settlement, the use of specified airports, the applicability of customs duties to airline equipment, taxation and ground handling arrangements.

Section 77 of the Act specifies that the Agency, when named as aeronautical authority for Canada, or when directed to do so by the Minister, shall perform the duties of an aeronautical authority. In this capacity the Agency is responsible for implementing and monitoring compliance with the various bilateral air agreements.

While the negotiation of bilateral air agreements is the responsibility of Canada's Chief Air Negotiator, Agency staff also participate in these

negotiations. The negotiating team normally consists of representatives from Foreign Affairs and International Trade Canada, Transport Canada and the Agency. The Agency representative's role is to provide advice regarding the interpretation of proposed texts; to suggest draft wording to the Chief Air Negotiator and the negotiating team; and to help develop mandate papers for upcoming negotiations. In the course of negotiations, Agency staff focus particularly on the provisions related to the Agency's economic regulatory role. This includes such matters as the authorization of air services, capacity limits and tariffs; the filing of route schedules; changes of aircraft; code share and block space provisions; and the rules governing the operation of charter flights. The Agency also maintains an automated information retrieval system, which incorporates the texts of all of Canada's bilateral air agreements.

During the reporting period, Agency staff participated in negotiations with ten countries. Negotiations with eight of these countries—Argentina, Costa Rica, El Salvador, Germany, Guatemala, India, Nicaragua and the Philippines—resulted in new or amended agreements, which provide new service opportunities for Canadian carriers. In the other two instances—Bahrain and Belgium—the negotiations were inconclusive and will be resumed at later dates.

### CHARTER AIR SERVICES

Bilateral air agreements usually do not deal with charter (non-scheduled) international air services in detail. Article 5 of the Chicago Convention provides that each country has the right to accept, refuse or impose conditions on charters into or from its territory. While the Minister of Transport is responsible for the development and enunciation of government policy, including policy on charter air services, the Agency is responsible for ensuring that in respect of charter flights the provisions of the Act and the *ATR* are respected.



The *ATR* provide for detailed regulation of charters originating in Canada and the recognition of the rules of the country of origin for charters that originate in other countries. The Agency corresponds with foreign authorities to support Canadian-origin charter programs and Canadian business interests. This includes seeking arrangements with foreign aeronautical authorities to establish greater acceptance of the principle of applying and recognizing country of origin rules for charter operations. For example, during the reporting period, the Agency undertook lengthy and complex consultations with authorities in Guyana, who were seeking to implement bonding requirements that would have seriously jeopardized the access of Canadian charter carriers to this market. The successful conclusion of these consultations not only resulted in this initiative being withdrawn, but also improved Canadian charter carriers' access to Guyana.

## COOPERATIVE ARRANGEMENTS BETWEEN AIRLINES

Canadian and foreign airlines are increasingly providing scheduled international air services by entering into arrangements for **code share** and **block space** on flights operated by other airlines in markets that cannot sustain own-aircraft services. These new and expanding air service alliances sometimes necessitate negotiations to obtain code share rights from bilateral partners. Some bilateral air agreements or arrangements specifically require that the Canadian and foreign carrier involved establish and maintain a commercial agreement, and that aeronautical authorities approve these commercial agreements. Moreover, when a person provides all or part of an aircraft, with flight crew, to a licensee, that action is subject to provisions included in the July 1996 amendment to the *ATR*. These provisions address such matters of interest to air service consumers as liability insurance and adequate public disclosure of such arrangements. The *ATR*, therefore, require that the participants in such arrangements maintain

passenger and third party liability insurance and hold appropriate licence and operating certificates. With respect to public disclosure, the *ATR* specify the notification that is to be given to travellers advising them that an air service is being operated using aircraft and crew provided by another person. Many of these arrangements require Agency approval, in part so that the Agency can be assured that consumer interests are addressed.

**Block space:** an inter-airline arrangement whereby an air carrier acquires a specific number of passenger seats and/or specified cargo capacity on aircraft operated by another air carrier. These arrangements usually include code share.

**Code share:** an inter-airline arrangement whereby an air carrier sells transportation under its own airline designator code and flight number on flights operated by another air carrier.

During the reporting period, the Agency addressed a variety of new and revised alliance, code share and block space arrangements involving scheduled international air services. These included arrangements between:

- Canadian Airlines International and Philippine Airlines for services between Canada and the Philippines;
- Air Canada and Lufthansa for services between Canada and Germany, which allowed Air Canada to sell transportation under its own code on the flights of Lufthansa and its affiliates on connecting services within Germany, and allowed Lufthansa to sell transportation under its own code on flights of Air Canada and certain Air Canada affiliates on certain connecting services within Canada;

- Air Canada and Lufthansa for Air Canada's services between Canada and Greece using Lufthansa's aircraft on the Frankfurt-Athens flight segment;
- Air Canada and British Midland for Air Canada's services between Canada and Belgium using British Midland's aircraft on the London-Brussels flight segment; and
- Canadian Airlines International and British Airways for Calgary-London and Vancouver-London services, and included for British Airways the ability to sell transportation under its own code on flights operated by Canadian Airlines International and certain affiliates on specified connecting services within Canada.

The Agency also addressed several cooperative arrangement applications involving domestic services and international charter services during the reporting period. Of the 56 applications relating to the bilateral agreements function that the Agency handled during the reporting period, 17 involved code share or block space arrangements, and 17 involved cases where a licensee contracted an entire aircraft and crew from another person. The remaining applications involved matters relating to the administration of bilateral agreements or requests for extra-bilateral authorities.

## TARIFFS

The Agency's role in the administration of domestic and international airline tariffs is quite different.

**Tariff:** an air carrier's fares, rates, charges, and terms and conditions of carriage applicable to the provision of an air service and other incidental services.

Carriers do not file domestic tariffs with the Agency, although the legislation does require them to make tariffs available for inspection upon request. The Agency's enforcement staff review tariffs for consistency with the legislation as part of its Periodic Inspection Program (see also the "Enforcement" section of this chapter). In addition, upon complaint, the Agency may review a carrier's basic fare (i.e. the lowest, unrestricted fare sold to adult passengers for one-way travel) in monopoly situations. If the Agency determines that a basic fare is unreasonable, it may disallow the fare and, where practicable, order a refund.

With respect to international air transportation, the Agency reviews tariffs of Canadian and foreign air carriers to ensure that proposed fares, rates, service schedules, and terms and conditions of transportation are consistent with Canadian regulations and the relevant bilateral agreements. As part of this review, the Agency also processes requested exemptions from the filing time requirements to allow carriers to introduce more market-responsive tariffs or innovative fares as quickly as possible.

International air tariffs must be filed with the Agency by all carriers operating international air services to and from Canada. For most carriers, these filings must include their terms and conditions of carriage, and the fares, rates and charges applicable on all routes. However, under the terms of Canada's bilateral agreements with the United States and with Germany, only the terms and conditions of carriage need be filed. Fares, rates and charges applicable to transportation in these markets are now exempted from the filing requirement.

Agency staff review all filings to ensure that they are consistent with Canadian legislation and with the provisions of the applicable bilateral agreements. Filings that do not conform to these requirements may be rejected or disapproved.

During the reporting period, the Agency received a total of 4,763 tariff filings. Most of those filings did not require any Agency intervention. In approximately one per cent of the cases, the carrier corrected technical deficiencies, following staff intervention. The Agency was required to intervene in 12 instances to prevent a filed tariff from coming into force. Most of these filings are submitted to the Agency electronically, which makes it easier to review and accept them.

Special Permission Applications (hereinafter, SPAs) are requests by air carriers that tariffs or revisions take effect on one day's notice. These tariffs and revisions are crucial to the maintenance of a competitive and dynamic market. SPAs are used to quickly correct fares improperly quoted in computer reservation systems; file matching fares in response to a seat sale or other pricing initiative of a competing carrier; or respond to actions beyond the carrier's control, such as a sudden fuel price increase. During the reporting period, the Agency received and processed 2,655 SPAs.

### **LIMITATIONS OF LIABILITY FOR INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION**

During the reporting period, the Agency considered and accepted an agreement among several international air carriers to waive the limits of liability applicable under the Warsaw Convention for death of or personal injury to passengers travelling on international air services. As a result, air carriers with filed tariffs reflecting this agreement may now be required to pay the full amount of compensatory damages under such circumstances. Under the Warsaw Convention, liability is limited unless it is proven that the carrier is guilty of "willful misconduct," an extreme form of negligence.

### **UNFAIR PRICING AND PROMOTIONAL PRACTICES**

The Agency investigates complaints and allegations of unfair or improper pricing and promotional practices. In the reporting period, the Agency received a total of 17 industry complaints. Some of the complaints were resolved through informal discussion with Agency staff and others were resolved by Agency rulings. A number of complaints were filed during the reporting period as a result of the Canada–United States, Canada–Switzerland and Canada–Germany air transport agreements. The complaints involved foreign carriers charging lower fares than Canadian carriers for carriage between Canada and third countries via the foreign carriers' respective home countries.

### **CONSUMER COMPLAINTS**

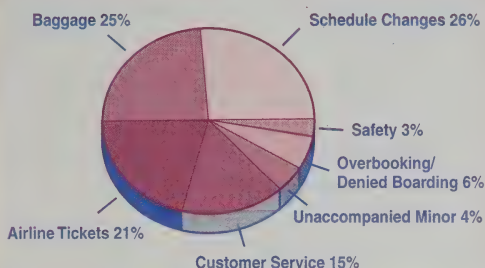
Agency staff respond to complaints from travellers who encounter problems when travelling by air.

During the reporting period, the Agency carried over 40 complaints from the NTA, received 54 new ones and resolved 73. The remaining 21 complaints were carried over to 1997.

The following chart breaks down the issues raised in the complaints. Almost 75 per cent of the complaints submitted related to three issues: schedule changes that involved flight delays or cancellations as a result of bad weather conditions or aircraft mechanical problems; the level of compensation offered by carriers for lost, delayed or damaged baggage; and refund of airline tickets. People also complained about customer service issues such as information received from a carrier's agent, or the terms and conditions of carriage related to travel. The balance of the complaints related to issues such as boarding and overbooking.



## CONSUMER COMPLAINTS COMPLAINTS RESOLVED BY ISSUE



## JUST A CALL AWAY 1-800-883-1813

During the reporting period, the Agency received 481 telephone calls on the 1-800 line relating to consumer concerns. Of these calls, 123 were made by consumers with a complaint about a problem they encountered while travelling or with specific questions about travelling.

Other callers asked for general information about travel, for information on the status of their file or for the *Fly Smart* brochure. *Fly Smart*, a consumer guide to air travel produced by the Agency, contains general travel information. It is available upon request.



## ENFORCEMENT

Through an active enforcement program involving periodic compliance inspections and the investigation of alleged illegal activities, the Agency requires that carriers comply with the Act and related regulations and that carriers and terminal operators subject to the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations* have the required training programs in place. During the reporting period, the Agency has also been developing regulations with respect to a system of monetary penalties for contraventions of the Act and related regulations authorized by the Act.

The enforcement provisions of the Act set out the measures that the Agency may take against a person who contravenes any provision of the Act or related regulations. The Agency may choose to proceed by way of summary conviction, in which case charges will be laid and the normal judicial process will be followed. Alternatively, the Act allows the Agency to establish an administrative monetary penalty system, under which it may levy fines. Such a system will help the Agency enforce the Act and related regulations more efficiently and effectively. Further-

more, since it is the Civil Aviation Tribunal that may be required to determine whether a violation occurred, rather than the courts, this system will also reduce costs for persons alleged to have contravened the Act or related regulations, and will help relieve some of the backlog in the courts. Regardless of which alternative the Agency chooses, the maximum penalty payable is \$5,000 for an individual and \$25,000 for a corporation.

The Agency is in the process of drafting regulations with respect to administrative monetary penalties. During the reporting period, the Agency reviewed the provisions of the Act and related regulations to determine which ones should be included in the schedule of "designated provisions," which will form part of the proposed regulations. The new regulations are targeted to come into force in mid-1998.

The Act provides for the designation of persons as enforcement officers. Once the new designated provisions regulations come into force, an enforcement officer who believes that a person has contravened a designated provision will have the power to issue a notice of violation naming that person, identifying the violation, and setting out the penalty and the particulars concerning payment time and conditions. Alternatively, a contravention may be proceeded with as an offence and referred to the Royal Canadian Mounted Police (hereinafter, the RCMP) for criminal prosecution. Contraventions may be proceeded with as either violations or offences, but not both.

## THE AGENCY'S ENFORCEMENT PROGRAM

To encourage compliance with the Act, the *ATR* and the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations* (see Chapter Four), the Agency administers a two-part Inspection and Investigation (hereinafter, I & I) Program. The program is carried out by six enforcement officers located in Moncton, Montreal, Mississauga, Winnipeg, Edmonton and Vancouver, supported by a small headquarters staff.

The program has two elements: periodic inspections and targeted investigations.

The **Periodic Inspections** element is a risk-based inspection program consisting of both carrier and facility inspections.

Periodic carrier inspections ensure that one of the Agency's enforcement officers periodically reviews the operation of all Canadian-based air carriers licensed by the Agency. These inspections also include a verification of compliance with the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*. The frequency of inspec-

tion is determined by the number of carriers to be inspected, the risk factor assigned to each carrier and the resources available.

Periodic facilities inspections ensure that an enforcement officer regularly verifies air terminals falling within the purview of the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*. This verification, as well as the verification of air carriers, ensures that appropriate training programs are in place for all employees and contractors providing transportation-related services who may interact with the public or make decisions in respect of the carriage of persons with disabilities. Such programs ensure that these workers are properly trained to meet the needs of travellers with disabilities.

Between July 1 and December 31, 1996, the Agency completed 159 periodic inspections, and identified infractions in 105 of these inspections.

The **Targeted Investigations** element focuses on companies or individuals suspected of operating illegal air services in Canada, regardless of their country of origin. Enforcement officers work closely with the RCMP (pursuant to a Memorandum of Understanding) and Transport Canada on investigations. A close working relationship also exists with Revenue Canada, Customs Border Services Branch, on matters involving transborder and international movement of aircraft.

In the case of an unlicensed carrier operating a publicly available air service, or a licensed carrier not respecting the terms of its licence, the public is being placed at risk since there is a very high probability that the carrier's insurance, if it exists at all, would not be valid or adequate in the event of an accident. In addition, many unlicensed carriers do not meet commercial safety standards. Such illegal activities also place licensed carriers, who are operating within the confines of the law, at an economic disadvantage to their illegal competitor.

---

Where an enforcement officer finds that a person has contravened a provision of the Act, a regulation or an order, the officer may seek compliance through administrative sanctions, including staff-level warnings, Agency warnings, cease and desist orders, and licence suspensions or cancellations. Enforcement officers may refer serious cases for prosecution.

Between July 1 and December 31, 1996, the Agency completed 11 targeted investigations, and identified infractions in 7 instances. In the 5 cases that went to trial, 4 resulted in convictions. In the other case, the accused was acquitted.





# CHAPTER TWO: RAIL



- Transportation of Western Grain
- Dispute Resolution and Competitive Access
- Rail Costing and Audit-Related Matters
- Rail Infrastructure
- Rail Rationalization and Subsidy Settlement









# Rail

**W**hile federal railway transportation policies have changed resulting in the elimination of the Agency's traditional responsibilities in the administration of subsidies and railway market exit approvals, the Agency continues to perform an important role where normal business relationships fail between railways and their clients, and where essential regulation is required to ensure an efficient and effective rail transportation system.

Major responsibilities of the Agency from a rail perspective include: the provision of a fair regime for the settlement of transportation disputes between rail industry participants, through the administration of competitive access and dispute resolving mechanisms under the Act; the determination of the maximum annual rate scale for western grain movements; and the administration of provisions affecting rail line construction approval, railway company certificates of fitness, and other railway infrastructure matters where municipalities and railways interface.

In addition to the internal reorganization to accommodate the new provisions of the Act, senior rail managers undertook a series of activities to advise interested parties of the changes in rail regulation and Agency procedures brought about

by the introduction of the Act, and of the way those changes may affect them.

In order to prepare for and assist in the extensive consultation, a substantial volume of material was produced to help interested parties understand the new provisions of the Act. A detailed brochure entitled *The Canada Transportation Act and the Rail and Marine Branch* was produced. It outlines all of the Agency's rail and marine activities (see Chapter Three for information on marine-related activities) with respect to the Act and other enabling legislation, the rights parties may have under the revised legislation, and ways that the Agency can help when required. A separate pamphlet outlining the competitive access and dispute resolution provisions of the Act was distributed, and other guides to help parties understand the infrastructure provisions of the Act and the RSA were drafted.

During the first six months after the Act was proclaimed, the Agency consulted extensively with railway companies, shippers and shipper associations, port authorities, terminal operators, municipalities, utility companies and government officials. The meetings took place in major centres of every province from British Columbia to New Brunswick, and covered a wide variety of transportation issues. The discussions centered on the legislative provisions related to rail freight provision, such as competitive access, level of service, final offer arbitration, and tariff and interswitching regulations; infrastructure provisions, including certificates of fitness and mechanisms for resolving crossing disputes; and grain issues, such as freight rate regulation, applicability of the competitive access and dispute resolution provisions, the Minister of Transport's review of the efficiency of the grain handling and transportation system, and the policies governing car allocation.

*...the Agency consulted extensively with railway companies, shippers and shipper associations, port authorities, terminal operators, municipalities, utility companies and government officials.*

coast ports, Churchill and Thunder Bay/Armstrong; U.S. export shipments to Thunder Bay/Armstrong; and domestic shipments to Thunder Bay/Armstrong.

The rate scale continues to be mileage related. It sets out the applicable maximum rate that the railways can charge shippers for movements over mileage blocks involving 25-mile increments. Railway companies and shippers can negotiate rates lower than those in the maximum rate scale, such as in situations where a shipper can load blocks of multiple cars in a short period at one location. In addition, charges affecting car demurrage, storage, and certain loading and unloading activities are excluded from the maximum rate scale. Further-

more, higher rates than those set out in the maximum rate scale are also allowed, upon Agency approval, in certain joint line movement situations and when certain car types are involved. The higher rate is based on the additional incurred costs.

For the **1996-97 crop-year**, the maximum rate scale, which came into effect August 1, 1996, increased 7.1 per cent over the 1995-96 rates. This reflected a two-year increase in inflation since the *Budget Implementation Act, 1995*, which reformed western grain transportation policy, effectively froze rail freight rates for western grain movements at 1994-95 levels for the 1995-96 crop-year. For a typical movement of between 1,026 and 1,050 miles, the maximum rate for a tonne of grain was set at \$34.09, an increase of \$2.27 over previously approved rates.

The process of determining the maximum rate scale incorporates railway submissions of historical and forecasted price changes for labour, fuel, material and investment; subsequent Agency analysis

## TRANSPORTATION OF WESTERN GRAIN

Rate regulation for western grain has been streamlined with the policy decision to remove government subsidies for western grain movements and to move the western grain regime closer to commercial realities in rail rate and service negotiations. In place of the *WGTA*, the Act has created a less complex process for determining freight rates. The Agency determines a **maximum annual rate scale** for the upcoming crop-year by April 30 of each year after consulting with interested parties. Western grain movements subject to maximum rail rates include shipments for offshore export via west

and audit; preparation of a report for the purposes of consulting with interested parties; round-table consultation on a preliminary rate scale determination with grain industry parties, including producer representatives, grain companies, federal and provincial governments, and the railways; and finalization and Agency approval of the maximum rate scale by April 30 each year.

In December 1996, the Agency began the process for determining the maximum rate scale for the **1997-98 crop-year** by requesting information from the railways. The maximum rate scale will be determined by applying a freight rate multiplier to the Schedule III rates in the Act. The multiplier will be based on the change in the composite price index for volume-related costs over the previous year and will include an adjustment for costs saved by abandoning the operation of grain-dependent branch line mileage.

In anticipation of the implementation of revised legislative requirements affecting the determination of the maximum annual rate scale beginning with the 1998-99 crop-year, the Agency initiated a methodology study in the fall of 1996 to determine annual changes in **railway productivity**. The Agency initiated this process with a presentation to the Senior Executive Officer Group (senior officials of the grain handling and transportation industry) in September 1996. It made a similar presentation in November, to the broader base of grain industry parties. The Agency will continue to consult with interested parties throughout 1997 in the course of this project.

The Minister of Transport will conduct a **statutory review of the efficiency of the grain handling and transportation system** in 1999.

The Minister is required to review the effect of the Act on the efficiency of the system and to determine the sharing of efficiency gains between shippers and railways. In addition, the Minister will determine whether repealing the current grain rate provisions will have a significant adverse impact on shippers and whether they should be repealed.

Transport Canada set up a consultation group, representing the Agency, Transport Canada and Agriculture and Agri-Food Canada, to define the guidelines and data requirements for the review. During the summer of 1996, the group discussed the basics of the review. To begin and foster consultations with industry participants, the consultation group wrote and distributed a focus report in early October 1996. The report sets out the objectives for the review, as well as a definition of the grain handling and transportation system, and possible indicators for the measurement of efficiency gains.

In October and November 1996, the consultation group met with some 30 industry organizations affected by western grain rate regulation.

In December, the consultation group summarized the common points and issues resulting from these meetings, and defined the group's position. This will be reflected in a status report that Transport Canada will distribute to industry participants. The status

report will facilitate the consultation process in early 1997, and will establish guidelines and data requirements for the review.

**R**ate regulation for western grain has been streamlined... to move the western grain regime closer to commercial realities in rail rate and service negotiations.



## DISPUTE RESOLUTION AND COMPETITIVE ACCESS

The Agency administers rail rate and service complaints, and conducts a variety of investigations. These may involve the setting of competitive interswitching rates, rail competitive access, level of service or trackage rights provisions of the Act, all of which are designed to assist shippers in obtaining access to lines of competing railways. For any application by a shipper in respect of a transportation rate or service, the Agency may grant the relief sought, in whole or in part. In making its decision, the Agency must "be satisfied ... that the applicant would suffer substantial commercial harm if the relief were not granted." Factors to be considered include the market or market conditions relating to the goods involved, the location and volume of traffic of the goods, the scale of the operation connected with the traffic and other relevant issues.

Since 1988, shippers with access to the lines of only one railway can have cars interswitched from one railway to another at prescribed rates, within a 30-kilometre radius of the point of interchange. The Agency may extend interswitching rights to shippers located beyond the 30-kilometre limit in certain cases. Shippers with access to only one railway and located outside the 30-kilometre limit can ask the Agency to set a competitive line rate for movements over the railway that serves them to the interchange point for furtherance to another railway. They must first complete arrangements with the connecting carrier for the balance of the movement. Competitive line rates can apply at either the point of origin or destination, and are based on the applicable interswitching rate and railway revenue information derived in competitive situations. Under the Act, shippers located on a line transferred to a provincial short-line railway are still entitled to obtain interswitching or a competitive line rate in respect of the federally regulated portion of the movement.

Other rail complaints can involve issues relating to joint rates, level of service obligations, interswitching facilities, running rights and joint-track usage. The Agency also administers final offer arbitration. This mechanism, designed to resolve private commercial disputes between shippers and carriers, continues under the Act. The final offer arbitration process was extended in 1996 to allow for the resolution of disputes involving rates or any of the conditions associated with the provision of services by a railway company to a commuter rail authority designated by the government of a province, or to a railway company engaged in passenger rail services.

## INTERSWITCHING

Regarding the most often used competitive access provision, interswitching, the Agency may make regulations prescribing terms and conditions for interswitching traffic, distance zones and rates per car. The Agency reviews interswitching regulations where circumstances warrant, and at least once in every five-year period. While reviewing the regulations for the purpose of the 1997 rate development, the Agency was cognizant of the new provision in section 112 of the Act, which requires that a rate or condition of service established by the Agency "be commercially fair and reasonable to all parties." In determining the rates for the *Railway Interswitching Regulations*, the Agency must consider the railways' variable costs for providing the interswitching service. Since the regulated interswitching rates are set out on a per-car basis over four zonal distances by car block size, the railway costs are developed accordingly. The variable costs are based on Canadian National Railway Company (hereinafter, CN) and Canadian Pacific Railway Company (hereinafter, CP) yard and train workloads by interswitching location, and estimated 1997 unit costs are derived from the latest approved unit costs, adjusted for inflation and productivity.

---

The Agency determines costs by railway, zone, type of handling (yard or train switching) and car-block size, and uses regression techniques for smoothing purposes.

After soliciting comments from interested parties as a form of preliminary consultation, the Agency decided to maintain the 1996 rate levels in effect pending completion of a more in-depth consultation process. These rates were published in the *Canada Gazette*. Consultations for 1997 final rates are planned for early 1997 in Edmonton, Alberta; Winnipeg, Manitoba; and Hull, Quebec. Shippers want the current rate-setting methodology to be maintained, to ensure the continued effectiveness of the interswitching provisions. Carriers, on the other hand, have argued that rates should be free from regulation and established by the marketplace. If regulation is to continue, carriers believe that prescribed rates should reflect a full contribution towards constant costs. This discussion is ongoing.

During the reporting period, the Agency also initiated consultations on amendments to the *Railway Interswitching Regulations*. It did so to incorporate legislative amendments designed to ensure that shippers located on the line of a federal railway that has been transferred to a provincial shortline remain entitled to interswitching rates in respect of the federally regulated portion of the movement.

## DISPUTE RESOLUTION ACTIVITY

The following sets out a description of the case work relevant to this activity that was dealt with by the Agency after the implementation of the Act.

### APPLICATION FOR CONNECTION

On June 28, 1996, **W. G. Thompson and Sons Limited** filed an application pursuant to subsection 150(1) of the *NTA, 1987* asking the Agency to order that a line of railway operated by CSX Transportation, Inc. (hereinafter, CSXT) be connected to a line of railway operated jointly by CN and CP. The company's facility was connected via a private siding to the CSXT line, which CSXT had received authorization to abandon. The Agency determined that since one of the two lines was to be abandoned, it was inappropriate to require a connection. It also noted that the new Act's provisions dealing with level of service allow an applicant to obtain relief when the applicant wishes to extend a private siding where a railway company has refused the request for a connection.

This provision was not retained in the new legislation.

### PUBLIC INTEREST RATE APPEAL

**Halifax Grain Elevator Ltd.** (hereinafter, HGEL) asked the Agency to investigate whether certain CN tariffs were prejudicial to the public interest. The rates in question applied to movements of feed grains from western Canada and southwestern Ontario origins to destinations in the Annapolis Valley region of Nova Scotia.

In August 1996, the Agency ruled in favour of HGEL and ordered CN to raise rates affected by these tariffs. This decision was based on evidence further to legislation in effect at the time the application was filed, namely, the *NTA, 1987*. This legislation

provided for public interest applications and findings as to whether actions of carriers were prejudicial to the public interest. As part of its analysis of this file, the Agency reviewed rail costs for the subject movements, analyzed traffic data and conducted an on-site investigative audit of the applicant's financial position.

Subsequently, HGEL filed a further application alleging that the applied rate increases did not comply with the Agency's ruling. The Agency denied this application, as it determined that CN had complied with the original ruling.

In an associated proceeding, three parties requested a delay in the implementation of rates until they could fulfill sale commitments based on the former rail rates. The Agency restored the former rail rates for these three parties to enable them to complete these movements on committed grain orders. It subsequently received similar requests. As a result, the Agency granted a blanket stay to all rail shippers who had previously committed grain orders with CN for the balance of the contracts.

This type of proceeding will not recur under the new Act as the public interest provision was not retained in the legislation.

## LEVEL OF SERVICE OBLIGATIONS

Between July 1 and December 31, 1996, the Agency considered four level of service complaints. **McCain Foods Limited** filed a complaint alleging that CP was not fulfilling its service obligations to provide adequate and suitable accommodation for the receiving and delivering of traffic to McCain's Grand Falls, New Brunswick facility. At issue was a misunderstanding between CN and CP with respect to whether a running rights agreement was still in effect. The Agency ruled that CP was required to resume rail service. In view of the urgent nature of the complaint, the normal pleading process was abridged and the Agency rendered a decision within nine days.

The **Lethbridge Chamber of Commerce** submitted a complaint to the Agency, claiming that CP was violating sections 113 and 114 of the Act by closing down its Lethbridge intermodal facility. These statutory provisions require that a railway company furnish, according to its powers, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage on the railway. Since CP was already providing an intermodal service at Calgary, the Agency determined that closure of the Lethbridge facility would not prevent the railway from providing reasonable service levels. In view of the pressing nature of the request, the Agency rendered a decision within 14 days.

**Rehau Industries Inc.** filed an application alleging the shippers in the Prescott/Morrisburg area were significantly affected by CN's service reductions from daily service to bi-weekly service. Agency staff arranged for meetings between the parties, which resulted in a satisfactory agreement for both participants. Rehau Industries Inc. subsequently withdrew its complaint.

The final complaint, submitted on November 18, 1996, was from **Millwork Home Centre Limited** in Oshawa, Ontario. The company alleged that CN had not maintained the line over the past few years and as a result, a private spur installed in 1991 was now unserviceable. Prior to publication, the Agency was informed that the applicant withdrew this complaint.

## FINAL OFFER ARBITRATION

With respect to final offer arbitration applications, the Agency dealt with two matters submitted by shippers.

In one case, 1995 and 1996 rate disputes between the parties had proceeded to final offer arbitration. However, on October 21, 1996, both parties advised the Agency of their withdrawal from the process. Subsequently, the arbitrators who had been involved in the process advised the Agency



that their fees and associated costs had not been dealt with by the parties to the arbitration. The Agency determined the relevant costs and apportionments, and invoiced the parties.

The other shipper, in the forestry sector, submitted an application for final offer arbitration on freight rates from an eastern Canadian facility to destinations within Canada and the United States. The carrier submitted that the application did not constitute a submission for final offer arbitration since the traffic involved international rates, which were not subject to the Act. The Agency determined that the jurisdiction of the Act is an issue to be considered by the Agency, not an arbitrator. Furthermore, the Agency concluded that the application should not be referred to an arbitrator, as the authority to accept a final offer arbitration is limited to those offers containing rates, terms and conditions for the movement of goods within Canada and not within the United States. The Agency has now received a revised application and the matter is under review.

The Agency also handled informal requests for information on how the arbitration process works and maintained an up-to-date list of available arbitrators, which it provided to the parties upon request.

#### NET SALVAGE VALUE DISPUTE

In June 1996, VIA Rail Canada Inc. applied for a net salvage value determination pursuant to section 168 of the *NTA, 1987* regarding CN's Chatham Subdivision between Bloomfield at mileage point 63.9 near Chatham, Ontario and Tecumseh at mileage point 99.2 to the east of Windsor, Ontario (a distance of some 35 miles). The issue became the subject of an oral hearing in July 1996.

The Agency's decision on September 16, 1996 defined the term net salvage value of the branch line as including the net salvage value of the track

materials and structures associated with the branch line, plus a value for the land to be transferred. The Agency concluded in this case that the land to be transferred is to be valued as a separate and contiguous corridor that will continue to be used for railway operations. Its value was based on the market value of adjacent lands discounted for use as a railway corridor.

Under the Act the Agency can be called upon to establish the net salvage value of railway lines when they are transferred to a government in certain circumstances.

## RAIL COSTING AND AUDIT-RELATED MATTERS

To help it determine railway costs for regulated activities, the Agency prescribes the *Uniform Classification of Accounts* (hereinafter, the *UCA*) and the *Railway Costing Regulations*. Federally regulated railways use the *UCA* when reporting their operating expenses, revenues and other statistics. The costing regulations set out the items and factors for making railway costing determinations, including the costs of capital and depreciation. The Agency also reviews and audits certain accounting systems and operating statistics of federally regulated railways to ensure compliance with the governing legislation, and to ensure that railway data are uniform and compatible for costing use. During the reporting period, audit staff conducted some 40 projects of varying complexity, sensitivity and monetary importance.

The elimination of railway subsidies has led the Agency to evaluate its data requirements. This affects the railways' reporting under the *UCA* and the costing of railway operations. In the fall of 1996, the Agency began working with the railways to streamline the railways' *UCA* reporting requirements and simplify the costing process, while ensuring that the resulting costs are fair and reasonable.

---

## COST OF CAPITAL

The cost of capital is the total return on an investment that an investor requires. Although cost of capital is not an expense in accounting terms, it is recognized as a cost of railway operations pursuant to the Act. The Agency annually approves rates for cost of capital for use in regulated western grain rates, interswitching rates, variable cost determinations for competitive line rates and other railway costing requirements.

The cost of capital reimburses the railway for its financing costs, namely, debt and equity. The measurement of the cost of equity, or the return that shareholders expect, involves complex technical analyses of various financial models, risk assessment and other technical relationships.

In July 1985, the Canadian Transport Commission (hereinafter, the CTC) issued the "Cost of Capital Methodology Decision," which sets out the rationale for determining railway cost of capital rates for regulatory purposes.

Since the issuance of the CTC's 1985 decision, and particularly within the last few years, significant structural and legislative changes affecting the rail transportation industry have occurred that warranted the Agency's review of the traditional methodologies for determining cost of capital rates. Foremost was the privatization of CN, the restructuring of CP and numerous legislative changes, including the repeal of the *WGTA*, the *NTA*, 1987 and the *Railway Act*, and the implementation of the Act.

In August 1996, the Agency began reviewing the **methodology for determining cost of capital rates** used in railway cost-based rate regulation. It began this review as a result of the potential impact that the structural and legislative changes previously noted could have on the development of these cost of capital rates.

After receiving submissions from interested parties in late October 1996, the Agency provided participants with the terms of reference for a consultative hearing to be held in January 1997. The hearing will deal with two risk factors affecting the cost of equity, and whether the railways' recent write-down of eastern asset values for shareholder reporting should be reflected in the net rail investment and the sources of capital. The decision on the review will be released in March 1997.

## OTHER COSTING AND STATISTICAL ANALYSIS MATTERS

The Agency made other costing determinations including railway unit cost, depreciation rate, cost of capital rate and price index approvals. These determinations support regulated rate activities and are used by Class I and Class II railways to develop their respective outstanding branch line and passenger subsidy claims.

During 1996, Transport Canada staff asked Agency staff to provide technical rail costing advice and analysis on certain matters, including the use of government hopper cars in western grain service and western grain railway service to the port of Churchill. In addition, federal departments, including Transport Canada and Statistics Canada, requested railway traffic data from the Agency's databases for policy and statistical analysis purposes.

---

## RAILWAY MAPPING SERVICES

Through its information development service, the Agency prepares maps depicting the rail network in Canada. Between July 1 and December 31, 1996, it undertook more than 50 information development projects. Agency staff generated maps to support certificate of fitness applications and level of service complaints, and to illustrate the maximum rate scale for movements of grain from points in western Canada to ports of export. They also designed maps to depict the current rail network in Canada, by subdivision, and to illustrate the potential impact of the Class I railways' three-year plans. Furthermore, staff developed maps to illustrate grain routings from western Canada to the Atlantic provinces and to show the evolution of shortlines in Canada.

## OTHER ACTIVITIES

In the fall of 1996, the Chairman and senior rail management participated in the Agency's public meetings with various representatives from grain producer groups, grain companies, grain commodity organizations, railway companies, provincial and federal governments, and related agencies (including the Canada Grain Commission and the Canadian Wheat Board). The meetings gave participants an opportunity to learn more about the Act and the Agency's structure and role. As well, the meetings provided a forum for raising issues and concerns affecting grain transportation. Of notable concern to participants were the following issues: the usefulness of the competitive access provisions in an environment where the railways are, for the most part, simply charging the maximum rate allowable for the movement of grain; the difficulty in attaining a competitive line rate; the alleged lack of sharing in railway efficiency gains through incentive rates; the methodology to be employed in the 1999 Efficiencies Review in

terms of measuring efficiency gains in grain handling and transportation; and the possible effects of this review process on the continuation of rate regulation for western grain. Until the issues and concerns are actually referred to or become the subject of a proceeding before the Agency, the Agency is not in a position to render any particular comment on these matters.

During the reporting period, the Agency received several hundred inquiries on a variety of topics, such as:

- general methodology for determining rail costs;
- the new line discontinuance process;
- shortline railway issues;
- historical data and information relating to payments made under the *WGTA* and *Atlantic Region Freight Assistance Act* final subsidy payments and claims;
- levels of service for freight and passenger services;
- tariffs, rates (including competitive line rates), demurrage, liability and regulatory matters;
- joint track usage and running rights provisions;
- railways' three-year plans;
- maximum grain rates by origin and destination;
- status and costing information related to grain-dependent branch lines and associated mileages;
- legislative review of the grain handling transportation system; and
- legislative changes affecting rate regulation for western grain movements.



## RAIL INFRASTRUCTURE

The new legislation has significant implications for Canadian railways and parties that interact with those railways on infrastructure matters. The new legislation imported and consolidated many of the railway line construction and railway crossing related sections of the *Railway Act*, defined a new means by which railways are authorized to construct or operate lines, and continued former functions for cost apportionment and dispute resolution. The Act also has a new provision that allows the Minister to enter into agreements with a province and designate the Agency to administer the legislation respecting railway crossings on behalf of the province.

In general, the Agency's responsibilities in this area include **resolving issues** between railways and parties such as municipalities or other road authorities, utility companies, adjacent landowners or other parties who may wish to cross a rail line or who may be affected by or have a dispute with those railways; **approving** the construction of railways; and **determining** adequate third party liability insurance for the construction or operation of railways.

### ROAD CROSSINGS OF RAILWAYS

Road authorities and railway companies may enter into, and file with the Agency, agreements respecting the construction, reconstruction, maintenance or apportionment of costs of road crossings of railways. These agreements become orders of the Agency. If the parties cannot agree on any aspect of the crossing, either party may apply to the Agency to resolve the issue.

As of July 1, 1996, the Agency had 80 applications before it respecting road crossings of railways. Of this total, it completed 58, authorizing the construction of, or changes to, level crossings and grade separations of railways, and apportioning the costs of construction and maintenance between the parties. At year end, 22 applications remained active. Under the new legislation, the

Agency received 41 applications respecting road crossings of railways and completed 27 before December 31, 1996. The other 14 matters remained active. One agreement was filed during 1996 to become an order of the Agency. However, the Class I railways have informed the Agency that the volume of agreements filed will increase substantially during 1997.

The Agency also receives complaints concerning road crossings. As of July 1, 1996, three complaints were active, with two being settled before December 31, 1996. Under the Act, the Agency received an additional five complaints after July 1, 1996. Three of these cases were carried forward to 1997.

### UTILITY CROSSINGS OF RAILWAYS

Utility companies and railway companies may enter into, and file with the Agency, agreements respecting the construction, reconstruction, maintenance or apportionment of costs of utility crossings of railways. These agreements become orders of the Agency. If the parties cannot agree on any aspect of the crossing, either party may apply to the Agency to resolve the issue.

Fifteen applications respecting utility crossings of railways were before the Agency as of July 1, 1996.

**T**he new legislation has significant implications for Canadian railways and parties that interact with those railways on infrastructure matters.

---

Before year end, 14 orders were issued authorizing 14 new pipeline or wire crossings of railways, and apportioning the costs of construction and maintenance between the parties. Under the new Act, the Agency received 11 applications, with 7 completed and 4 in progress at the end of December 1996.

## DIRECTIVES

The Agency prepares the *Schedule "A" Directives - Railway Rates for Maintenance and Construction* to assist railways and other parties, such as road authorities or utility companies, in their cost apportionment agreements. These directives can also be appended to any Agency order allowing the crossing to be constructed or in which the Agency has apportioned construction or maintenance costs. They are a set of instructions that provide a third party assessment of rail costs and set a consistent, nation-wide structure for billing for work to be done on railway crossings or railway crossing warning systems, or for any other railway construction or maintenance works. The Agency issues these directives, which the parties associated with railway-related construction work may use and resolves complaints concerning the use of these directives.

As of July 1, 1996, the Agency had one active complaint before it concerning charges associated with the directives. This matter was resolved during the year. Following passage of the Act, the Agency received four additional complaints. Two of these complaints remained active at year end. Agency staff also handled numerous inquiries and held meetings with industry representatives concerning the content and future use of the directives.

## RAILWAY CROSSINGS OF OTHER RAILWAYS

Agreements respecting the construction of one railway across another railway may be filed with the Agency. The agreement becomes an order of

the Agency authorizing such construction as per the terms of the agreement. Where the two railways cannot agree, the Agency may, by order, authorize the construction of the railway crossing or any related work.

No agreements respecting the construction of one railway across another railway were filed with the Agency and no new applications were received between July 1 and December 31, 1996.

## PRIVATE CROSSINGS OF RAILWAYS

The Agency may determine whether a landowner has the right to a suitable crossing of a railway. Where no statutory right exists, the Agency may nevertheless authorize by order any crossing it determines to be necessary, and set terms and conditions for that crossing.

As of July 1, 1996, nine applications or complaints concerning private crossings (formerly farm crossings under the *Railway Act*) were active before the Agency. Four were completed, with the other five under review at year end. Under the Act, the Agency received five applications, completing two before December 31, 1996.

## DAMAGE FROM RAILWAY CONSTRUCTION OR OPERATION

Upon complaint, the Agency will determine whether a railway company has met its obligations to do as little damage as possible when constructing or operating a railway.

Prior to July 1, 1996, the NTA investigated complaints concerning noise, pollution or vibration arising from railway operations, under the provisions of the *Railway Act*. Of the 12 complaints active as of July 1, 1996, 6 have been completed and the other 6 are still under review. The Agency will

continue to handle these types of complaints under the broader legislative authority of the Act. The Agency received 5 complaints during the reporting period, with 2 still under review at year end.

The Agency also receives complaints concerning drainage and rights-of-way, under its general powers to determine if a railway has met its obligations to do as little damage as possible. There was one active drainage complaint at year end. Under the *Railway Act*, its previous mandate, the Agency had five drainage complaints before it as of July 1, 1996. All cases were in progress at the end of 1996. Four complaints concerning rights-of-way were before the Agency on July 1, 1996, and all were completed during the year.

## ***RAILWAY WORKS COST APPORTIONMENT***

Under the *RSA*, the Agency may determine the apportionment costs of construction, alteration, maintenance or operation of a railway work where the parties who may benefit from that work cannot agree. A railway work includes not only road and utility crossings of railways, but also railway lines and their supporting structures, any system of switches or signals such as protective devices at crossings, or any other structure along, across or beside a line of railway that facilitates railway operations, such as fencing.

From the *RSA*, the Act imported the definitions of "road crossing," "utility crossing" and "utility line," as well as the outline used in section 16 of the *RSA* for the apportionment of costs of railway works by the Agency. The Agency used this process in all cost apportionment decisions under the Act for road and utility crossings of railways. In addition, the Agency had nine applications for apportionment of costs of other railway works active as of July 1, 1996, with eight cases under review at year end. One additional application received during the reporting period was carried forward to 1997.

One major decision of note was the Agency's determination in a dispute respecting the apportionment of costs for the installation and future maintenance of fencing along CN's Bala Subdivision in the municipality of Metropolitan Toronto. The Agency ruled that fencing along railway lines constitutes a railway work. Section 16 of the *RSA* may be applied to resolve any cost apportionment disputes that deal with fencing. The Agency determined that the railway fencing was a benefit to both CN and the Municipality of Metropolitan Toronto. Metropolitan Toronto is appealing this decision to the Federal Court of Appeal.

## ***RAILWAY OPERATION COMPENSATION***

Under the *RSA*, the Agency may determine the amount of compensation to be paid to the owner, lessee or occupier of land adjoining a railway who has suffered a loss as a result of a railway entering onto that land to prevent a threat to safe railway operations.

The Agency handled general inquiries about its responsibilities under section 26 of the *RSA* during the reporting period, but received no formal applications.

## ***CERTIFICATES OF FITNESS***

The Act allows any person to construct or operate a railway providing he or she has a certificate of fitness issued by the Agency. The Agency issues such a certificate once it is satisfied that there will be adequate liability insurance coverage for the proposed construction or operation of the railway. The Agency may also vary an existing certificate to reflect changes in railway operations, or suspend or cancel a certificate if necessary.

In July 1996, the Agency advised all known federal railways of the changes brought about by the Act and of their potential obligations. During



the reporting period, it received nine certificate of fitness applications. It issued the first certificate to the St. Lawrence and Hudson Railway Company (hereinafter, SL&HR) to accommodate its start-up in January 1996. This certificate was subsequently cancelled when the Agency issued a certificate of fitness to CP, which encompassed the SL&HR. The Trans-Ontario Railway Company and the Norfolk and Western Railway Company were also granted certificates of fitness during the reporting period, authorizing them to operate in Canada. The Agency expects a number of new applications early in 1997, as the one-year exemption period granted to federal railways existing as of June 30, 1996 will expire on July 1, 1997.

## **RAILWAY LINE CONSTRUCTION APPROVAL**

With some exceptions, a railway company may not construct any railway line without the approval of the Agency. When deciding whether the location of the proposed railway line is reasonable, the Agency will take into consideration the requirements for railway operations and services, the interests of any localities that will be affected by the line and the impacts on the environment.

During the reporting period, the Agency approved two applications for railway line construction approvals that were active as of July 1, 1996. These two approvals authorized a track relocation and connection, which improved CN's service to the Ultramar refinery near St. Romuald, Quebec. No new applications for construction approval were submitted, although the Agency received inquiries about the procedures required to construct a new railway line in western Canada.

## **RAILWAY TRACK DETERMINATIONS**

The Agency determines, as a question of fact, what constitutes a yard track, siding, spur or other track auxiliary to a railway line for the purposes of

determining whether such track is subject to the transfer and discontinuance provisions of the Act.

The Agency completed two track determinations during the reporting period, allowing two separate spur lines to be discontinued without following the discontinuance provisions of the Act.

## **RELOCATION OF RAILWAY LINES IN URBAN AREAS**

Under the *Railway Relocation and Crossing Act*, a province and all the municipalities within a designated urban area may agree on a transportation and financial plan, which may affect the operations of a railway company within that area. The Agency has the authority to order changes to the railway's operation up to, and including, the cessation of railway operations over designated railway lines, if such plans are filed with and accepted by the Agency.

No applications were active as of July 1, 1996, nor were any received before December 31, 1996. There were, however, numerous inquiries from municipalities concerning the provision's potential use.

## **CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT**

The *Canadian Environmental Assessment Act* obligates the Agency to protect the environment by ensuring that the environmental implications of any project requiring Agency approval have been considered. The Agency screens the environmental assessment included with each application for an order. Following the screening process, the Agency then allows the project to proceed based on the mitigation suggested by the proponent; disallows the project; or refers the matter to the Minister of the Environment for comprehensive study, mediation or panel review.

The Agency received 119 such applications under the Act or the *Railway Act* during the reporting period. The environmental assessment was

completed for every application. In each case, the Agency allowed the project to proceed once it was assured that the mitigation proposed by the proponent would ensure that the project had no significant environmental impacts. No projects were referred to the Minister of the Environment. The Agency is also responsible for follow up on the environmental implications of many of the projects it has authorized. A number of Agency orders have included conditional clauses that require the Agency to ensure that proponents are meeting the environmental obligations set out in the orders, by reviewing and approving filed documents, consulting with proponents and holding site meetings, where necessary.

## FEDERAL/PROVINCIAL CROSSING AGREEMENTS

Under the Act, the Minister of Transport may enter into agreements with provincial Ministers of Transportation, providing for the administration of laws respecting railway crossings in relation to persons who operate railways within the legislative authority of the province.

In July 1996, the Minister of Transport signed one agreement with the Minister of Transportation of Ontario. This agreement permits the Agency to administer sections of the Act and the *RSA* respecting railway crossings in relation to shortline railways regulated by the *Shortline Railways Act*. Ontario

enacted this legislation in 1995. The Agency may now issue orders and resolve disputes for five provincial railways listed in the schedule to the agreement. During the reporting period, the Agency also conducted preliminary discussions with three other provinces that might eventually be interested in having the Agency administer the laws respecting crossings in relation to railways under their jurisdiction.

## RAIL RATIONALIZATION AND SUBSIDY SETTLEMENT

### ABANDONMENT DECISIONS

With the enactment of the new legislation on July 1, 1996, federal railway companies no longer require Agency approval before discontinuing operations over a railway line. Prior to that legislative change, however, the NTA issued decisions on five railway applications. While these decisions were completed before July 1, 1996, some of the abandonment dates were set for the latter half of 1996 and early 1997. The decisions approved the abandonment of 235.7 miles in 1996 and a further 7.8 miles in 1997. Further detail on these cases is provided in the following table.

### RAILWAY ABANDONMENT ORDERS IN 1996

Order	Issue Date	Railway/Subdivision	Miles	Effective Date	Between End Points
1996-R-48	Feb. 06/96	CP Outlook/Kerrobert	5.0	Mar. 07/96	Broderick to Outlook
1996-R-74	Feb. 22/96	CN Montmagny	7.8	Feb. 22/97	Harlaka to St. Romuald
1996-R-152	Apr. 18/96	CN Beachburg	125.8	May 18/96	Pembroke to Nipissing
1996-R-173	Apr. 30/96	CN Newmarket	77.1	May 30/96	Yellek to Capreol
1996-R-217	June 04/96	CSXT Blenheim	27.8	Dec. 31/96	East Blenheim to West Lorne

## RAIL RATIONALIZATION ACTIVITIES UNDER THE CANADA TRANSPORTATION ACT

A federal railway can transfer or discontinue operations of a railway line according to procedures set out in sections 141 to 146 of the Act. Under the Act, a railway may cease operations on a railway line after it has prepared and made available a three-year plan of its intentions either to retain, transfer or discontinue any rail segment in its railway line network, and has attempted without success to sell the line to private parties for use as an operating line of railway, or to the government for any use. If the line is offered to the government, its transfer must be at a value no greater than its net salvage value. Either party may apply to the Agency for a net salvage value determination. Since the

implementation of the Act, the Agency has received no such application.

CN and CP published their three-year plans in August 1996, and proceeded to implement their intentions for a number of railway line segments. By year end, only one railway line could not be sold and was discontinued, namely, the 5.2-mile segment of CN's Big River Subdivision in Saskatchewan. Ten line segments were transferred by year end and a further 12 transfer or discontinuance cases were still in the process of being offered for sale as of December 31, 1996. The following table provides further detail on the status of all rail line segments that the railways were actively trying to transfer or discontinue during 1996. The table also shows CN's and CP's intentions according to the initial published plan and the mileage involved.

### YEAR END (1996) STATUS OF SELECTED CASES FROM CN AND CP THREE-YEAR PLANS

Railway/Subdivision	Intention per Plan	Rail Line Miles	Status
CN Chandler	discontinue	56.1	advertised Sept. 3
CN Cowan	discontinue	83.5	advertised Sept. 3
CN Lac La Biche	discontinue	39.0	advertised Sept. 3
CN Lampman	discontinue	4.5	advertised Sept. 3
CN Oak Point	discontinue	123.2	advertised Sept. 3
CN Sorel	discontinue	2.7	advertised Sept. 3
CN St. Raymond	discontinue	14.9	advertised Sept. 3
CN Steep Rock	discontinue	12.1	advertised Sept. 3
CN Taschereau	discontinue	82.4	advertised Sept. 3
CN Waterways	discontinue	162.9	advertised Sept. 3
CN Winnipegosis	discontinue	10.9	advertised Sept. 3
CN Cascapedia	transfer	98.0	transferred Dec. 1
CN Chandler	transfer	48.1	transferred Dec. 1
CN Vankleek	transfer	20.8	transferred Nov. 22
CP Goderich	discontinue	3.1	advertised Dec. 6
CP Cartier	transfer	76.2	transferred Oct. 30
CP Chalk River	transfer	114.8	transferred Oct. 30
CP Newport	transfer	58.4	transferred Sept. 28
CP North Bay	transfer	117.3	transferred Oct. 30
CP Sherbrooke	transfer	59.7	transferred Oct. 10
CP Stanbridge	transfer	13.7	transferred Oct. 30
CP St. Guillaume	transfer	28.0	transferred Oct. 10



---

## OTHER RAILWAY RATIONALIZATION ACTIVITIES

Section 32 of the Act permits the Agency to review, rescind or vary an existing decision or order if it finds facts or circumstances have changed significantly. In response to an application filed by McAsphalt Industries, the Agency varied the effective date of a previous NTA order, which had authorized the CP Scarborough Pit Spur rail line to be abandoned on November 5, 1996. At the request of McAsphalt Industries and CP, the Agency agreed to vary the abandonment date to January 10, 1997.

## RAILWAY SUBSIDY PAYMENTS

With the passage of the Act, the traditional branch line subsidy and passenger train service subsidy programs administered by the Agency were eliminated. However, the Agency is required to finalize the processing of any outstanding claims under section 178 of the *NTA, 1987* and section 270 of the *Railway Act*. Respective subsidy claims reflecting relevant operations in existence up to June 30, 1996 are being processed by the Agency under the transitional program, which is expected to end in 1998.

With respect to branch line subsidies, the claims are filed by federal railways for subsidy of actual losses incurred while operating a branch line that had been ordered continued under a NTA order. CN and CP can file three subsidy claims pertaining to each year of operation of an eligible branch line: an **advance claim** allows the railway to receive a limited subsidy during the year in question, as a cash advance against its conservatively estimated losses; an **initial claim** allows a further payment based on preliminary financial and operational data, if filed by July of the next year; and a **final claim** allows final payment based upon final railway data.

Payments and adjusted settlements are made after the Agency analyzes each claim, and verifies the financial and operational data filed for each rail line operation for which the railway claims a loss.

A similar process exists for the processing of eligible passenger train service subsidy claims.

The following table shows the subsidy claims processed by the Agency in 1996, and the amount and type of payment made to each eligible Class I or II railway filing a claim. The Agency has paid \$906,101 to Class I railways and \$476,176 to Class II railways, for a total of \$1,382,277, since July 1, 1996. For comparison purposes, the subsidy payments made under the former legislative authorities from January 1 to June 30, 1996 are also provided.

Further information on the subsidy program will be provided in Part II of the *Canada Gazette*.

## SUBSIDIES PAID IN 1996

	PAYMENT MADE JAN. 1-JUN. 30, 1996	PAYMENT MADE JUL. 1-DEC. 31, 1996
<b>CLASS I RAILWAYS</b>		
<b>CN</b>		
In respect of 1993 final		\$13,302
In respect of Dec. 1995 advance	\$546,408	
In respect of 1995 initial		\$892,799
In respect of 1996 advance	\$3,225,939	
<b>CP</b>		
In respect of 1995 Dec. advance	\$52,864	
In respect of 1996 advance	\$182,256	
<b>CLASS II RAILWAYS</b>		
<b>Ontario Northland Transport Commission</b>		
In respect of 1992 final		\$476,176
In respect of 1995 Dec. advance	\$250,880	
In respect of 1996 advance	\$1,341,687	
<b>Quebec North Shore &amp; Labrador</b>		
In respect of 1995 Dec. advance	\$131,616	
In respect of 1996 advance	\$972,033	
<b>Algoma Central Railway</b>		
In respect of 1995 Dec. advance	\$148,775	
In respect of 1996 advance	\$483,054	
<b>CSX Transportation, Inc.</b>		
No payment yet approved	0	0
<b>TOTAL PAYMENT</b>	<b>\$7,335,512</b>	<b>\$1,382,277</b>





# CHAPTER 'THREE: MARINE





# Marine

**W**ith respect to the marine mode, the Agency oversees applications, complaints and investigations affecting various marine activities within federal jurisdiction. The Agency's functions with respect to the marine mode are defined in the Canada Transportation Act, the Coasting Trade Act, the Pilotage Act, the St. Lawrence Seaway Authority Act and the Shipping Conferences Exemption Act, 1987.

The coming into effect of the Act did not affect the Agency's mandate under the various marine-related acts. However, changes to the marine industry have been ongoing since late 1995. Specifically, in December 1995, the Minister of Transport announced a national marine policy, which included the objective of commercializing the operations of the St. Lawrence Seaway and major Canadian ports, as well as changes to the provision of marine pilotage services. In June 1996, the *Canada Marine Act*, Bill C-44\*, was introduced in the House of Commons to give effect to the marine policy objectives. On July 17, 1996, the Minister of Transport announced the signing of a letter of intent with a group of seaway users to establish a not-for-profit corporation to operate the St. Lawrence Seaway. The *St. Lawrence Seaway*

*Authority Act* will be repealed upon passage of the *Canada Marine Act*. The responsibility to establish seaway tolls will be transferred to the not-for-profit corporation. While the *Canada Marine Act* permits the commercialization of the operations of the St. Lawrence Seaway, the legislation continues the Agency's mandate to investigate complaints that Seaway-related charges are unjustly discriminatory.

The *Canada Marine Act* proposes an amendment to the *Pilotage Act* whereby pilotage authorities would be able to implement tariff proposals 30 days after the publication of the proposal in Part I of the *Canada Gazette*. This represents a change from the present situation where, when an objection is filed against the proposal, a pilotage authority must wait for the Agency to issue a ruling before implementing the tariff proposal.

\* On April 25, 1997, Bill C-44 died on the Senate Order Paper.



The *Canada Marine Act* contains one new dispute resolution mechanism related to port charges. The Agency would investigate complaints filed by interested persons that fees set by commercialized port authorities are unjustly discriminatory. The Agency would communicate its findings to the port authority, which must govern itself accordingly.

## COASTING TRADE ACT

The *Coasting Trade Act* was enacted in 1992 to protect owners and operators of Canadian ships in the Canadian coasting trade. Under the *Coasting Trade Act*, the Agency determines whether there are any suitable Canadian ships available to provide a service or perform an activity which is proposed to be undertaken by non-Canadian ships.

Any party wishing to use a foreign-registered vessel in the Canadian coasting trade must apply to Revenue Canada and simultaneously copy the application to the Agency. The Agency must determine whether a suitable Canadian vessel is available to perform the activity described in the application. After receiving an application, the Agency issues a "request for offers" of Canadian vessels to ship owners and operators in the region where the activity is to take place. Once the period for offers and comments has expired, the Agency makes a determination on the availability of suitable Canadian vessels, which it transmits to Revenue Canada.

From July 1 to December 31, 1996, the Agency received 67 applications for the use of foreign vessels in Canadian waters. In 59 cases, the Agency determined that no suitable Canadian ships were available; in 3 cases, the Agency determined that a suitable Canadian ship was available; and in 4 cases, the application was withdrawn. Generally, the applicant withdraws an application when offers of Canadian vessels are received from Canadian owners and operators in response to the Agency request for offers. In some instances,

Canadian owners make an offer of a vessel that they later withdraw when they find out more details about a planned activity, and realize that the vessel is not suitable. Only one application was carried forward to 1997.

In November 1996, the Agency received an application from **P.F. Collins Customs Brokers Ltd.** for the use of specialized vessels to assist in the final construction process of the Hibernia platform off Newfoundland. The Agency issued a request for offers of Canadian vessels and received offers from the industry. The Agency determined that the vessels offered were suitable and available, and issued a decision in that regard on December 23, 1996. On December 31, 1996, P.F. Collins Customs Brokers Ltd. appealed the Agency's decision to the Governor in Council.\*

Other than processing the above-noted applications, the Agency has been involved in two special projects. The first one was initiated by the Agency's predecessor, the NTA. Staff participated in a series of consultations with coasting trade parties to explain the Agency's process and discuss some concerns identified in the processing of coasting trade licence applications, such as a fast-track system for urgent applications, designation of tall ships, multi-vessel applications and applications of a general nature. As a result of these consultations, the Agency is contemplating new guidelines for processing applications.

In late fall, the Agency undertook a major survey of the Canadian marine industry to update its various marine data banks. Once the process is completed, the Agency plans to make the Canadian Merchant Fleet List available electronically in the spring of 1997.

\* A ruling was issued by the Governor in Council on February 18, 1997, upholding the Agency's decision.

---

## PILOTAGE ACT

The *Pilotage Act* created four pilotage authorities in Canada, each of which is a Crown corporation. A pilotage authority administers an efficient system of marine pilotage in specified Canadian waters to ensure the safety of navigation. Each pilotage authority has the power to impose fair and reasonable pilotage charges on users, which generate sufficient revenue to enable the pilotage authority to be financially self-sufficient.

Each time a pilotage authority wants to increase or amend its pilotage charges, an amended pilotage tariff regulation containing the proposed increase or amendment must be published in Part I of the *Canada Gazette*. Following the publication of a tariff proposal, any person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file an objection with the Agency. All objections must be filed within 30 days of the date of the publication of the tariff proposal in the *Canada Gazette*.

Once an objection to a pilotage proposal has been filed, the Agency must investigate the tariff proposal and decide whether it is prejudicial to the public interest. A pilotage authority must abide by the Agency ruling.

On November 9, 1996, the Pacific Pilotage Authority published a tariff increase in Part I of the *Canada Gazette*. On October 26, 1996, the Laurentian Pilotage Authority published revised *Pilot Boat Tariff Regulations* in Part I of the *Canada Gazette*. The Agency did not receive any objections with respect to either of these tariff amendments. There were no other tariff increases published by pilotage authorities from July 1 to December 31, 1996.

## ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY ACT

Under the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the St. Lawrence Seaway Authority may establish tolls and charges for the services it provides, and for the maintenance of the Seaway and associated infrastructure. Any person who believes that the tolls or charges established by the St. Lawrence Seaway Authority are discriminatory may file a complaint with the Agency.

Under the Act, tolls may also be established by agreement between Canada and the United States and, in the event of such an agreement, shall be charged by the Authority in accordance with directions given by the Governor in Council.

The Agency did not receive any complaints about St. Lawrence Seaway Authority tolls and charges during its first six months of operation.

## SHIPPING CONFERENCES EXEMPTION ACT, 1987

The SCEA, 1987 was enacted to permit cartels of shipping lines to serve the Canadian import and export trade. Since Canada does not have an ocean merchant marine to handle its foreign trade, it must rely on shipping lines of other nations to provide such services. Cartels of foreign shipping lines, which jointly set rate and service conditions, have existed for many decades and are accepted by most trading nations. Canadian legislation exempts these cartels from certain provisions of the *Competition Act*, which prohibits collusion between companies offering the same services.

Associations of cartels of shipping lines, or conferences, are eligible for the exemption granted by the SCEA, 1987 upon filing certain documents with the Agency. Conferences must file a copy of the agreement drawn up between the shipping lines, which sets out the service and pricing arrangements they have agreed on. Conferences must also file copies of all common

---

tariffs with the Agency. Notice of tariff increases must be filed at least 30 days in advance.

Notice of increases in surcharges (e.g. currency adjustment factors, terminal handling charges, fuel adjustment factors) must be filed at least 14 days in advance. The conference agreement must allow each member shipping line to set rates that differ from those in the common tariff. This is referred to as the right to take independent action. Conferences are permitted to draw up confidential service contracts with shippers, and copies of such contracts must be filed with the Agency. Under a service contract, a shipper agrees to ship a minimum volume of traffic in return for a price that is usually below the regular tariff rate.

The *SCEA, 1987* also contains a complaint mechanism whereby a person may file a complaint with the Agency if he or she believes that a conference agreement or action reduces competition and results in an unreasonable increase in price or reduction in service.

The Agency did not receive any complaints filed pursuant to the above-mentioned mechanism during the reporting period. However, it did receive approximately 3,500 tariff pages for filing, 70 service contracts, and 6 amendments to basic agreements. No new conferences were established, and 3 conferences were dissolved during the reporting period.

A list of conferences serving Canada via east and west coast ports that have filed tariffs with the Agency is provided in Appendix C. The list includes their scope of operations, names of member lines and ports of call.



# CHAPTER FOUR: ACCESSIBLE TRANSPORTATION





# Accessible Transportation

**An** important part of the Agency's mandate is to ensure that persons with disabilities can obtain access to the federally regulated transportation system without encountering undue barriers. To this end, the Agency works closely with consumers and industry, and delivers a number of programs.

## LEGISLATIVE PROVISIONS

Accessibility was an integral part of the national transportation policy in the NTA, 1987 and was further confirmed in the new Act. The Agency has powers to ensure that no modes of transportation subject to federal jurisdiction pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. Specifically, it may take action in the following broad areas: fares and conditions of carriage; transportation facilities, equipment and signage; the training of transportation personnel; and the communication of information to persons with disabilities. To remove undue obstacles to the mobility of persons with disabilities, the Agency conducts research, analysis, inquiries and investigations, provides information and advice, and resolves complaints. Much progress was made under the NTA and the Agency intends to follow the course set by its predecessor.

## FIRST CONTACT

Consultation is a vital characteristic of the Agency's continuing efforts to maintain an accessible transportation system by eliminating undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. Furthermore, ongoing monitoring of industry and consumer issues is important to ensure the Agency can respond to problems that arise. Consultations being paramount to the program, the Agency has an Accessibility Advisory Committee to provide advice and input on proposed accessibility provisions. (A list of Members of this committee is attached as Appendix D.) The Committee comprises representatives of groups of and for persons with disabilities, industry, manufacturers and other government departments. Their participation in the ongoing consultations helps the Agency identify workable solutions to meet the needs of travellers with disabilities.



During the transition from the National Transportation Agency to the Canadian Transportation Agency, some organizations voiced their concern about the change of name. Since people with disabilities were just beginning to become aware of the benefits offered by the NTA's programs, the Agency was concerned that it would lose the gains it had made over the years. It takes considerable time and effort to create an awareness of the services and provisions that can help make travel easier for persons with disabilities. To avoid this confusion and any uncertainty about the Agency's continuing role that might arise as a result of the name change, the Agency launched a number of aggressive initiatives immediately after the promulgation of the Act. Within days of the Agency's creation, a special bulletin to announce the name change was distributed to more than 2,000 people, who had asked to be informed about accessibility matters.

## B usiness as Usual

Accessibility continues to be a prominent feature of the Act.

The Agency will accelerate the establishment of accessibility provisions within the transportation network by introducing codes of practice to guide the industry, and will provide a general framework describing how the Agency is likely to view a particular accessibility issue if it receives a complaint.

The Agency continues to have the power to remove undue obstacles from the federal transportation network through regulatory action, when appropriate.



*On the Move* brochures are available upon request.

The Agency advertised in disability publications, and placed an advertisement in the *Globe and Mail's* special fall issue on disabilities. It placed messages in newsletters and magazines of organizations working with persons with disabilities emphasizing that "access will continue." Staff members conveyed this theme personally in meetings and conversations with key representatives of the community of persons with disabilities. The *On the Move* series of brochures was updated to reflect legislative changes and made available on request. This series includes a general program description, a complaint guide and an explanation of the air accessibility regulations currently in effect.

To inaugurate this enhanced dialogue and consultation, the Members of the Agency attended a special meeting of the Accessibility Advisory Committee in November 1996. This forum gave representatives of industry and organizations an opportunity to talk directly to the decision-makers. These valuable presentations and the subsequent dialogue provided a practical snapshot of current accessibility issues from the perspective of the industry and of travellers with disabilities. As the first meeting of its kind, it reinforced the importance that the Agency places on accessibility and on the needs of persons with disabilities.

The following numbers allow quick and easy access to the Agency's accessibility program:  
**1-800-883-1813** and  
**TTY 1-800-669-5575**

## SPEAKING OUT

The Agency considers it important to provide travel accessibility information to persons with disabilities as well as to industry, and staff members accept invitations to speak on the subject of travelling with a disability.

As such, Agency staff spoke at various events, including, in particular, the following ones: the 50th Annual Worldwide Airline Customer Relations Association Conference, where delegates representing more than 54 carriers from 34 countries discussed ways of enhancing customer service in the airline industry, which included discussing customer service issues as they relate to the needs of travellers with disabilities; the Third Paralympic Congress in Atlanta, Georgia, which brought together leaders from disability rights and sports movements, the corporate sector and non-governmental organizations, as well as government policy makers and political leaders, from around the globe, to discuss and proactively address problems facing people with disabilities; and the Second Annual Guide Dog Conference, held in New Westminster, B.C.

## THE NETWORK GROWS

The Agency is a new neighbour on the Integrated Network of Disability Information and Education (hereinafter, the INDIE) sponsored by Human Resources Development Canada. The INDIE allows persons with disabilities visiting this site on the Internet to link directly to the Agency's home page which contains, among other things, information on accessible transportation. Many persons with disabilities, particularly persons who are deaf, are relying more and more on this electronic medium to communicate with service providers and to obtain information on government programs.

## READY ACCESS

The Agency's toll-free numbers, both voice and text telephone (hereinafter, TTY), continued to give persons with disabilities quick access to information on the Agency's accessibility programs. The Agency also receives written enquiries from Canada and abroad for information and copies of publications. It produces responses in large print, in braille or on audio cassette, in both official languages. More than 1,300 people called the toll-free line asking for information or seeking assistance with potential travel problems. The Agency sent out more than 9,600 brochures during the reporting period.

The Agency's *On the Move* series includes the following titles:

*Improving Access for Travellers with Disabilities*

*Air Travel Accessibility Regulations*

*Accessibility Complaint Guide*

## REGULATORY POWERS AND ALTERNATIVE COOPERATIVE MEASURES

Developing regulations pertaining to accessibility and overseeing their application to all modes of transportation under federal jurisdiction are important aspects of the Agency's mandate.

During its first six months of operation, the Agency also explored alternatives to regulations in keeping with the government's policy to effect changes through non-regulatory measures. The Agency introduced its first code of practice entitled *Code of Practice: Aircraft Accessibility for Persons with Disabilities (Fixed-Wing Aircraft with 30 or More Passenger Seats)*. The Code was launched in November 1996 at a public event attended by representatives of the two major Canadian air carriers, as well as the members of the Agency's Accessibility Advisory Committee and the

Chairperson of the Minister of Transport's Advisory Committee on Accessible Transportation. The representatives of the two air carriers stated in the public forum that they support the Code and will soon begin phasing in changes.

The Code of Practice details which air carriers and aircraft are covered, when and how carriers should follow the Code, and what the accessibility criteria are. These can be summarized as follows:

- All aircraft with 30 or more passenger seats should satisfy criteria for signage, lighting, integrated boarding stairs, handrails, floor surfaces, space for service animals at passenger seats, tactile row markers, supplemental passenger briefing cards and communication of announcements, by January 1, 1999.
- Newly manufactured or retrofitted aircraft with 30 or more passenger seats should have movable aisle armrests on 50 per cent of aisle seats, by January 1, 1999.
- Aircraft with more than one aisle should provide at least one washroom that is accessible to persons with disabilities, including persons in an on-board wheelchair, by January 1, 1999 for newly manufactured aircraft, and by January 1, 2002 for retrofitted aircraft.
- Single-aisle aircraft should have at least one washroom that is accessible to persons with disabilities, with the exception of persons in an on-board wheelchair, by January 1, 1999 for newly manufactured aircraft, and by January 1, 2002 for retrofitted aircraft.
- Aircraft with a wheelchair-accessible washroom should carry an on-board wheelchair, by January 1, 1997. Aircraft with 60 or more passenger seats not equipped with such a washroom should provide an on-board wheelchair upon request for use by passengers who can use the washroom, but are unable to reach it without the use of such a wheelchair, by January 1, 1999.

- Aircraft with 100 or more passenger seats should provide cabin storage space for a passenger-owned manual wheelchair if the configuration of the aircraft permits it, by January 1, 1999.

The Agency will conduct periodic surveys to monitor progress in implementing the Code. Throughout the process, the Agency will continue to deal with individual complaints to determine whether there is an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities.

## *MARINE AND RAIL CODES OF PRACTICE*

During the reporting period, the Agency distributed a draft code of practice dealing with marine equipment to members of the Accessibility Advisory Committee and to affected extra-provincial ferry operators for comments. It analyzed the comments and amended the draft code to reflect them. The Agency will be releasing its code of practice on marine matters that fall under its jurisdiction in 1997.

Similarly, work continued on a draft code of practice dealing with the accessibility of rail equipment and terms and conditions of carriage for persons with disabilities. The Agency amended the draft provisions in light of comments from the Agency's Accessibility Advisory Committee, and will release the code to the general public for comment in April 1997.

## *COMMUNICATION OF INFORMATION*

To identify any communication barriers facing persons with disabilities while they travel by air, the Agency consulted with more than 50 groups representing persons who are blind, visually impaired, deaf or hard of hearing, as well as those who have a cognitive or learning disability, and with air carriers and airport operators. As a result



of the consultations, the Agency became convinced that there were indeed communication barriers facing travellers with disabilities during the different stages of air travel, and that communication is a weak link. It prepared an interim report with recommendations on how airlines and airports could remove the identified obstacles and released it for comments by interested parties, who were given until February 1997 to submit their comments.

The recommendations address such issues as:

- the publication of an information brochure with travel tips for persons with disabilities;
- the availability in alternative formats of travel-related information, such as brochures describing services and individual travel information, to persons with disabilities;
- the availability of TTY services;
- the involvement of persons with disabilities in refresher training of transportation personnel;
- the elimination of the gap between the airport's main entrance and the air carrier's check-in counter;
- the consideration of the needs of persons with disabilities when developing new technologies or facilities, such as electronic ticketing;
- the involvement of persons with disabilities in the design or development of services to better meet the information needs of travellers with sensory or cognitive disabilities;
- the improvement of communication systems in airports; and
- the publication of information about terminal layouts.

## OTHER ACTIVITIES

Staff began to assess whether amendments are required to the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations* (hereinafter, the *Training Regulations*). As well, they began reviewing these regulations and Part VII of the *Air Transportation Regulations: Terms and Conditions of Carriage of Persons with Disabilities* to determine which provisions should be "designated" so that parties contravening these provisions will be subject to administrative monetary penalties. For more details on administrative monetary penalties, see the section entitled "Enforcement" in Chapter One.

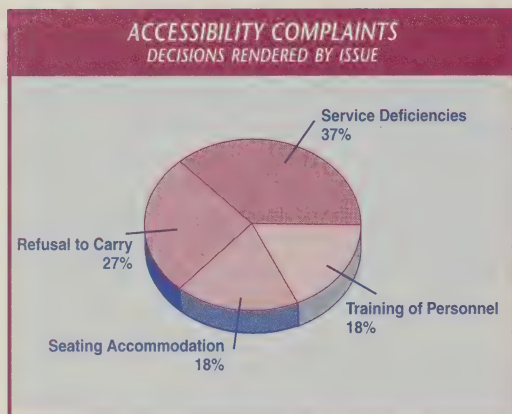
## REMOVING UNDUE OBSTACLES

In certain cases, when educational and other initiatives have failed to produce the required change, travellers with disabilities who encounter obstacles within the federally regulated transportation system may file a complaint with the Agency. In cases where the Agency determines, after investigation, that there is an undue obstacle, it may order corrective action to remove the obstacle or order compensation for expenses incurred by the traveller, or both.

On July 1, 1996, the Agency carried over 11 complaints that were received by the NTA on which decisions had not yet been rendered. In addition, 6 files were carried over due to follow-up actions required as a result of decisions issued by the NTA.

During the period between July 1 and December 31, 1996, the Agency also received 8 new complaints. It closed a total of 9 files during this period: 3 complaints received by the NTA, 4 complaints received by the Agency and 2 follow-up actions. Although the Agency can hear complaints related to travel by air, rail and marine modes, the 9 complaints resolved during the

reporting period all related to air travel. Work also continued on the remaining 16 files. These complaints are highlighted in greater detail in the following section.



## COMPLAINTS RESOLVED

### REQUIRING PASSENGER'S ATTENDANT

Mrs. Muthanna filed a complaint against Air India on behalf of her husband, Dr. Muthanna (Decision No. 534-A-1996, dated October 25, 1996). Because of his visual impairment, Air India had refused to accept Dr. Muthanna as a passenger without an attendant. The Agency determined that this refusal by Air India resulted in an undue obstacle to Dr. Muthanna's mobility. It was also determined that this could have easily been avoided had Air India had a proper policy with respect to the carriage of, and terms and conditions applicable to the transportation of, persons with disabilities. Air India was required to submit a report to the Agency on the policies and procedures it will develop and implement to avoid a similar situation in the future. As a goodwill gesture, the carrier provided the customer with a full reimbursement of expenses claimed.

Ms. Falta filed a similar complaint against KLM Royal Dutch Airlines (hereinafter, KLM) in Decision No. 601-A-1996, dated December 20, 1996, because of the airline's refusal to accept the applicant for travel without an attendant on a flight from Mirabel to Amsterdam. The Agency determined that KLM's advice to Ms. Falta that she was required to travel with an attendant constituted an undue obstacle to her mobility. KLM was required to issue a bulletin to its medical doctors reminding them of KLM's existing practice of providing assistance to persons with disabilities during boarding and deplaning and to provide a copy of this bulletin to the Agency.

### IMPROVING COMMUNICATION

Mrs. Jubber filed a complaint with the NTA on behalf of her sister, Mrs. Matthews, against Canadian Airlines International Ltd. (hereinafter, Canadi\*n), Decision No. 479-A-1996, dated August 28, 1996, arguing that the requirement to provide detailed medical information was an invasion of her privacy and that the seat selection and the assistance provided by Canadi\*n's personnel at the Goose Bay, Labrador airport were obstacles to her mobility. The Agency determined that the information required by Canadi\*n's form did not create an undue obstacle to the mobility of the applicant. With respect to those aspects of the complaint concerning the level of service provided, the Agency determined that there was a lack of understanding contributing to this unfortunate incident but, based on the evidence submitted, was unable to determine that an undue obstacle existed. The Agency noted that clearer communications between the parties might have prevented the incident. No further action was required of the carrier.

## MEETING THE NEEDS OF WHEELCHAIR USERS

In this complaint against Royal Aviation Inc. (hereinafter, Royal), Decision No. 542-A-1996, dated October 28, 1996, Mr. Rowe raised concerns related to his seat assignment, rerouting of his flights, boarding and deplaning assistance, and late delivery of his wheelchair upon arrival when he travelled between Ottawa and Orlando. The Agency found that the seating assigned to Mr. Rowe did not constitute an undue obstacle but that the carrier should establish communications with passengers with disabilities to determine if designated seating is compatible with a person's disability. While noting the training received by some of Royal's contracted ground handlers, the Agency asked the carrier to file its training program, including information set out in the schedule to the *Training Regulations*. Royal was also asked to inform the Agency as to the number of employees subject to the *Training Regulations*, what training these employees have received, and when training will be completed. Further, Royal was asked to provide an investigation report regarding the delivery of Mr. Rowe's wheelchair. The Agency will review the information to assess whether Royal's training program complies with the requirements of the *Training Regulations*.

Ms. Neelin filed a complaint with the NTA against Air Canada on similar grounds on behalf of her mother, Mrs. Neelin (Decision No. 597-A-1996, dated December 17, 1996). The complaint concerned the level of service that Air Canada provided to Ms. Neelin's mother. The complainant alleged that Mrs. Neelin's wheelchair was not provided for her use in the Toronto airport, as had been requested; that the carrier's employees improperly handled the airline's wheelchair, resulting in an injury to Mrs. Neelin; and that there was a lack of appropriate assistance provided in Toronto and London, England following the incident. The Agency found that the fact that the

passenger's wheelchair was not available and that attendants mishandled the airline's wheelchair did indeed constitute an undue obstacle to the mobility of Mrs. Neelin. The Agency recognized, however, that since the time of this incident, Air Canada has provided its employees with extensive training to enhance the knowledge, skills, sensitivity and awareness of its employees who interact with the travelling public regarding the needs of persons with disabilities. The Agency was unable to consider the element of the complaint dealing with expenses arising from the injury. The applicant was advised that should she wish to pursue this element of the complaint, the Agency would require a detailed and itemized list of the expenses claimed to have been incurred as a result of Mrs. Neelin's injury, with justification as to why each expense should be found to have arisen from the undue obstacle.

## REQUIRING MEDICAL AUTHORIZATION

Mrs. Mallet filed a complaint with the NTA (Decision No. 554-A-1996, dated November 12, 1996) because Iberia Airlines of Spain (hereinafter, Iberia) refused to accept her as a passenger on a flight from Mirabel to Madrid on March 10, 1995 as she was considered to have a medical condition that required medical authorization. The Agency determined that the breakdown in communication at the time of reservation, and the lack of consultation with the passenger and her attendant at the airport, resulted in Iberia's refusal, and that this refusal did constitute an undue obstacle to the traveller's mobility. Iberia was required to reimburse Mrs. Mallet for the additional expenses incurred as a direct result of this refusal.



## PROVIDING REQUESTED ASSISTANCE

Ms. Trempe's complaint against Air Canada (Decision No. 608-A-1996, dated December 31, 1996) involved difficulties she experienced in trying to obtain services she requested in advance of her flight from Vancouver to Montreal on July 29, 1996 (i.e. pre-assigned seat, assistance in boarding and with carry-on baggage). Another issue was the manner in which the assistance was provided. The Agency found that Air Canada failed to provide assistance from initial check-in to the boarding gate, a service the complainant had requested at least 48 hours prior to travel. Air Canada was required to show cause why the Agency should not rule that it had contravened the relevant regulatory provisions. In addition, Air Canada must provide details concerning the training of various employee groups at the Vancouver airport. Air Canada was also to provide an update on the steps taken at the airport to prevent a similar incident from occurring. The Agency will review the information provided and determine if further action is necessary.

## FOLLOWING UP ON COMPLAINTS

Ms. Hamilton filed a complaint with the NTA against Air Canada regarding the level and quality of assistance provided to her by the air carrier and also about the fact that she was not provided with a wheelchair at the terminal, as had been requested. Following its investigation, the Agency issued a decision on December 12, 1995. It found that there was an undue obstacle and asked Air Canada to file its sensitivity and awareness training program and to inform the Agency whether employees and contractors had received the training required by the *Training Regulations*. The carrier was also asked to implement procedures regarding wheelchair assistance. Air Canada provided the requested information, which the Agency reviewed and accepted in Decision

No. 470-A-1996, dated August 20, 1996. No further action was required.

Mrs. Vecchiarelli filed a similar complaint on behalf of her son against Canada 3000. Mrs. Vecchiarelli was unable to pre-book bulkhead seating for her son. Furthermore, the crew had insisted on having her son's body support brace removed for takeoff and landing. On April 20, 1995, the NTA determined, in Decision No. 208-A-1995, that an undue obstacle to the mobility of Mrs. Vecchiarelli's son existed for two reasons: first, the lack of awareness, knowledge and understanding by agents and personnel of the carrier regarding the needs of persons with disabilities and their accommodation on board aircraft; and second, an apparent failure of sensitivity and awareness training of ground and in-flight personnel of the carrier. These elements resulted in an inadequate level of assistance being provided to Mrs. Vecchiarelli's son and family. In Order No. 1995-A-159, dated April 20, 1995, the NTA ordered Canada 3000 to provide the NTA with a copy of its training program; the bulletin issued to advise all in-flight crew of changes to reflect acceptance of medical devices during takeoff and landing; a report with details of its training program; and steps taken to ensure that all persons who book or sell seats are aware of the policy of pre-booking for passengers with special needs. All requested material was submitted. The Agency, in Decision No. 495-A-1996, dated September 11, 1996, determined that all requirements contained in Order No. 1995-A-159 and Decision No. 208-A-1995 had been met and no further action was required.

## COMPLAINTS OUTSTANDING

The following issues have been raised by complainants with disabilities. No decisions had yet been rendered by the end of 1996 on these complaints:

- The unavailability of accessible washrooms at an airport. The applicant, a traveller who uses a wheelchair, alleges that non-disabled persons were using accessible washrooms.
- The lack of accessible rail cars; the capacity of the stair lifts at a rail station to accommodate scooters; the carrier's requirement that persons with disabilities arrive at the station one and a half hours prior to departure for boarding assistance; the confusion among reservation agents as to how to reserve a wheelchair space and/or tie-down; and the lack of services provided by on-board personnel.
- An air carrier's failure to provide on-board medical oxygen service and assistance compatible with a passenger's disability.
- An air carrier's lack of seat selection procedures to meet the specific needs of passengers with disabilities and the level of assistance provided by carrier personnel; the general condition of the boarding chairs used in two airports.
- The service provided by air carrier personnel following the announcement of a nine-hour delay in departure.
- An air carrier's inability to maintain pre-assigned accessible seats in situations of last-minute aircraft substitution; the inaccessibility of the women's "accessible" washroom at an airport.
- An air carrier's failure to provide adequate accessible seating and the absence of an on-board wheelchair.
- The level of service provided by an air carrier's personnel to a person with a disability when travelling from Toronto to Victoria.
- Misinformation about the availability of insulin in an air carrier's on-board medical kit.

- Misinformation provided at time of reservation by carrier personnel concerning a self-reliant passenger, and the resulting refusal of transportation at the airport.
- The service provided by air carrier personnel during a transfer.
- An air carrier's requirement that a passenger travel with an attendant for a round trip between Toronto and Dusseldorf, and the full fare charged for the attendant.

In addition, the Agency is processing four files requiring follow-up actions as a result of NTA decisions.

## MONITORING

The Agency carries out a variety of monitoring functions on an ongoing basis to measure and evaluate the industry's mandatory and voluntary compliance with Agency regulations and codes of practice concerning the provision of transportation-related services to persons with disabilities within the federal transportation network. It does this through surveys, investigations into complaints and site inspections. The enforcement and compliance activities highlighted in Chapter One support part of the Agency's activities in respect of accessible transportation. For example, during routine visits to the offices of carriers or terminal operators, Agency field investigators may find that the records of the training of company staff do not comply with the administrative requirements of the *Training Regulations*. If this happens, staff then work with the carrier or terminal operator concerned to improve their training program to meet these requirements. During the reporting period, staff completed such work with 33 carriers and terminal operators. The Agency has asked an additional 29 organizations to submit further information related to their training program content and to identify staff who have been trained.





# CHAPTER FIVE: ASSESSMENT OF THE OPERATION

OF THE CANADA TRANSPORTATION ACT  
AND ANY DIFFICULTIES OBSERVED  
IN ITS ADMINISTRATION







# *Assessment of the Operation of the Canada Transportation Act and any Difficulties Observed in its Administration*

**S**ubsection 42(2) of the Act requires that the Agency provide, in its Annual Report, an assessment of the operation of the Act and that it report on any difficulties observed in its administration.

At the end of the reporting period covered by the present report, the new legislation had only been in force for six months and many provisions had not yet been tested. For example, section 27 of the Act, which deals with the "substantial commercial harm" requirement, had yet to be argued before the Agency in any proceeding. Other areas of the legislation were still under consideration by the Agency including, for example, various issues relating to railway certificates of fitness. Also, in the area of regulatory compliance, the Agency was studying the prospect of using administrative monetary penalties.

Accordingly, the Agency must attempt to provide an assessment of the operation of the legislation and report on any difficulties associated with it when, in many instances, these matters are somewhat speculative. Problems may or may not arise, depending on Agency and industry experience. Indeed, as is the case with

any new law, many perceived or anticipated problems resolve themselves over time.

With this in mind, this chapter presents certain matters that the Agency believes fall within the scope of its reporting function under subsection 42(2).

## **AGENCY ISSUE**

### **FINAL OFFER ARBITRATION**

Sections 161 to 169 of the Act deal with final offer arbitration (hereinafter, FOA) provisions. They are similar to those found in the *NTA, 1987* with few changes.

The Agency is aware of a number of difficulties associated with requests for FOA. For example, the 90-day period allowed under the *NTA, 1987* to complete the arbitration has been reduced to



60 days. Other provisions for FOA, however, have not changed, such as the time frame of 10 days for the carrier's final offer, 15 days for information exchange, 7 days for interrogatories and 15 days for response. Should the parties fully use these statutory time frames, only 13 days remain for the arbitrator to hear and decide on the matter in question. The arbitrators have indicated to the Agency that this is insufficient time to deal with a matter.

Further, the first day of the statutory time period begins when the Agency receives a request for FOA, not when the arbitrator receives it from the Agency. On average, it has taken approximately 10 to 12 days to refer the actual matter to the arbitrator, as the Agency must first determine that it has received complete and proper submissions from both parties. On occasion, this determination has been delayed by the parties submitting objections and procedural or interim requests. Then, a list of arbitrators has to be sent to the parties so that they can select potential arbitrators. If no names are selected in common, the Agency then has to choose an arbitrator, causing further delay. This has happened on a number of occasions.

## RAIL ISSUES

### CERTIFICATES OF FITNESS

The term "railway" is defined under the legislation, in part, as being a railway within the legislative authority of Parliament. It includes, for example, branches, extensions, sidings, railway bridges, tunnels, stations, depots, wharfs and rolling stock. The term "operate" (a railway) is also defined in the legislation as including "... any act necessary for the maintenance of the railway or the operation of a train." Both definitions are very broad and capture virtually all possible aspects of a railway's operation.

The Agency has found that the industry is uncertain which railways in Canada fall within the scope of these provisions. For example, it is not apparent whether commuter service trains or specialty train operations are railways that require certificates of fitness. Nor is it obvious whether shippers who operate shuttle trains from the shipper's property to yard tracks located on federal railway lines are operating railways requiring a certificate of fitness. This uncertainty may be removed for the industry when the Agency issues its decisions on who requires a certificate of fitness. These decisions will be issued in the first half of 1997.

### NET SALVAGE VALUE

If no agreement is reached for the transfer of a line offered for sale, or the transfer is not completed in accordance with the agreement, subsection 145(1) of the Act specifies that a railway must offer the railway line to all levels of government at a value not more than the net salvage value. If any level of government accepts the offer, but cannot agree with the railway company on the net salvage value within 90 days of acceptance, the Agency may, on the application of either party, determine the net salvage value under subsection 145(5) of the Act.

It is unclear from the Act whether the Agency can determine the net salvage value of the railway line without the precondition that a government accept a railway offer. If this is the case, a government and a railway company could enter into an agreement or contract for the transfer of a railway line without either party knowing the actual price of the transfer. Interest has therefore been expressed in an alternative that would allow the Agency to determine the net salvage value prior to acceptance of the offer to transfer.

---

## ACCESSIBLE TRANSPORTATION ISSUE

### *ACCESSIBLE TRANSPORTATION AND INTERVENOR FUNDING*

In the context of the accessible transportation mandate, there are occasions where the Agency would like the flexibility to provide funds to a member of the community of persons with disabilities to ensure their participation in some aspect of the Agency's process. Such provision of funds is commonly referred to as intervenor funding. The Agency is unable to grant such funding because the Act, as was the case with the *NTA*, 1987, does not contain the power to grant it.





# APPENDICES:

- **APPENDIX A:**  
Cases before the Federal Court of Appeal
- **APPENDIX B:**  
Major Regulatory Initiatives
- **APPENDIX C:**  
Shipping Conferences Serving Canada
- **APPENDIX D:**  
Members of the Agency's  
Accessibility Advisory Committee







# Appendix A:

## CASES BEFORE THE FEDERAL COURT OF APPEAL

*(Reference to this Appendix was made on page 1 of the Introduction.)*

### CASES DISCONTINUED IN 1996

#### The Corporation of the City of Oshawa v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal

File: A-713-91

On May 30, 1991, the appellant, the Corporation of the City of Oshawa, was granted leave to appeal National Transportation Agency Order No. 1990-R-684, dated November 29, 1990 with respect to the apportionment of costs for the widening of Canadian Pacific's railway bridge over Oshawa Creek in the City of Oshawa.

The City of Oshawa appealed the Agency's decision on the following grounds:

- the City had been denied procedural fairness in that no hearing was held;
- the Agency erred in law in making the Order in that it failed to consider the law of riparian ownership, which provides strict liability for flooding caused by the obstruction of the natural watercourse;

- in making its decision, the Agency erred in law by considering irrelevant matters and by ignoring relevant matters;
- the Agency erred in law when it assigned costs to the appellant on the grounds that it owed a duty of care to protect developed properties in the flood plain, and had negligently allowed such development to occur;
- the Agency erred in law by making a decision for which no evidence was before it; and
- the Agency failed to address a major issue, that is, the cost of re-routing rail traffic during reconstruction of the bridge.

On September 16, 1996, the City of Oshawa discontinued this appeal.

Seafarers International Union  
of Canada and Andrew Boyle  
v. Cape Breton Development Corporation,  
National Transportation Agency,  
Minister of National Revenue,  
Attorney General for Canada and  
Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division  
File: T-1647-88

On March 24, 1988, by Order in Council P.C. 1988-554, pursuant to section 665 of the *Canada Shipping Act*, the *Coasting Trade Exemption Regulations* were enacted.

The plaintiffs filed a statement of claim in the Federal Court - Trial Division on August 24, 1988. The plaintiffs submitted that the regulations were illegal, null and void, and *ultra vires* the Governor in Council. The plaintiffs sought a declaration that Order in Council P.C. 1988-554 was null and void *ab initio* and *ultra vires*. As an alternative, the plaintiffs requested an injunction to prevent the defendants from applying for, obtaining, considering or granting any exemption from the use of any foreign registered ship that had been previously registered in Canada.

By order of the Federal Court - Trial Division, dated October 24, 1996, this action was dismissed for want of prosecution.

## CASES DECIDED IN 1996

Brotherhood of Maintenance of  
Way Employees and David W. Brown  
v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal  
File: A-231-94

On March 16, 1994, the appellants were granted leave to appeal Agency Order No. 1993-R-402, dated December 21, 1993, which ordered the appellants to return to the Agency copies of confidential exhibits filed with the Agency at a public hearing and to maintain the confidentiality of those documents.

The appellants argued that the Agency did not have the jurisdiction to order it to return the confidential documents.

The appeal was heard in Ottawa on October 8, 1996. In its judgment, the Federal Court of Appeal determined that the Agency had the authority to order the confidentiality of certain documents filed at its public hearing and that it further had the authority, pursuant to subsection 36(1) of the *National Transportation Act, 1987* to compel the appellants to respect that order of confidentiality.

The appeal was dismissed.



## CASES PENDING IN 1996

**J. Normand Wong  
v. Her Majesty the Queen in Right of Canada  
as represented by the National Transportation  
Agency**

Federal Court - Trial Division  
File: T-3255-90

On December 4, 1990, the plaintiff filed a statement of claim in the Federal Court - Trial Division for monetary compensation arising out of an alleged breach of contract for services entered into by the plaintiff with the Agency on May 17, 1990.

The action has yet to be heard and has remained dormant for over two years.

**Canadian National Railway Company  
v. National Transportation Agency  
and Township of Yarmouth**

Federal Court of Appeal  
File: A-474-95

On June 13, 1995, the Canadian National Railway Company was granted leave to appeal National Transportation Agency Order No. 1995-R-73 and Decision No. 110-R-1995, both dated March 2, 1995, which granted the Township of Yarmouth authority to construct a new culvert and which ordered Canadian National to pay an equal share of the costs of constructing said culvert and removing the existing drainage structure.

Canadian National alleges that the Agency committed an error of law or jurisdiction by:

- considering sections 212 and 213 of the *Railway Act*, R.S.C. 1985, c. R-3, a valid legal framework for the Township of Yarmouth's application, since the work for which the township asks Canadian National's financial participation does not fall within the scope of the said sections;
- omitting to apply subsection 215(5) of the *Railway Act* concerning principles on apportionment when using subsection 213(1) of the same Act;
- omitting to refer to the proper criteria to assess the contribution expected from Canadian National;
- not considering the possible double jeopardy of Canadian National if it was to accept jurisdiction over the matter; and
- assessing the share for each party where it should have decided only on the jurisdiction.

The appeal has yet to be heard.

---

**Transport Loupage Inc.**

**v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal

File: A-622-95

On August 11, 1995, Transport Loupage Inc. was granted leave to appeal a National Transportation Agency letter decision dated August 29, 1994. In that letter decision, the Agency denied subsidy payments to Transport Loupage Inc. on outstanding subsidy claims. It also recommended that payments totalling \$95,022.04 made to Transport Loupage Inc. under the *Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations*, SOR/78-495, between the time of carrier and shipper restructuring in January 1990 and the Agency's audit in April 1993, be repaid by Transport Loupage Inc.

The appellant alleges that the Agency erred in law and jurisdiction by:

- violating the rules of natural justice and procedural fairness;
- incorrectly applying paragraph 2(2)(h) of the *Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations*;
- giving preference to the English version of the text in paragraph 2(2)(h) of the *Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations*, contrary to the principles of statutory interpretation; and
- demanding the reimbursement of subsidy payments paid to Transport Loupage Inc. since February 13, 1990 without having the statutory authority to do so.

The appeal has yet to be heard.

**Transport Loupage Inc.**

**v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal

File: A-688-95

On October 24, 1995, Transport Loupage Inc. applied to the Federal Court of Appeal for an order of *mandamus* requiring the Agency to pay the sum of \$30,902.10 in subsidy payments to Transport Loupage Inc. pursuant to the *Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations*, SOR/78-495 for transportation movements made between April 20 and July 19, 1995.

The Agency does not contest that Transport Loupage Inc. is entitled to the subsidy payments for that period. The Agency is, however, attempting to set off that amount from the amount of \$95,022.04 that the Agency has requested from Transport Loupage Inc. as reimbursement for subsidy payments it had received and to which the Agency had determined it was not entitled.

On November 27, 1996, the Federal Court of Appeal adjourned the hearing of this matter and ordered that it be heard with the appeal in Court File No. A-622-95.

**Eastern Maine Railway Company  
v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal  
File: A-364-96

On April 26, 1996, the appellant, Eastern Maine Railway Company, was granted leave to appeal a National Transportation Agency letter decision dated November 20, 1995, wherein the Agency determined that Eastern Maine Railway Company is required to apply for a certificate of fitness in accordance with the terms specified in section 12 of the *Railway Act*, R.S.C. 1985, c. R-3.

Eastern Maine Railway Company alleges that the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction in interpreting section 10.1 of the *Railway Act* as governing the appellant and in compelling it to apply for a certificate of fitness from the Agency pursuant to section 12 of that Act. In particular, Eastern Maine Railway Company submits that the Agency interpreted section 10.1 of the *Railway Act*:

- in isolation and as a stand-alone provision without regard to its statutory context;
- as a regulatory requirement and not a corporate requirement; and
- in a manner inconsistent with a previous decision and with those of its predecessors in respect of railway companies incorporated in a foreign jurisdiction and operating in Canada.

The appeal has yet to be heard.

**Canadian American Railway Company  
v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal  
File: A-488-96

On April 26, 1996, the appellant, Canadian American Railway Company, was granted leave to appeal a National Transportation Agency letter decision dated November 20, 1995, wherein the Agency determined that Canadian American Railway Company is required to apply for a certificate of fitness in accordance with the terms specified in section 12 of the *Railway Act*, R.S.C. 1985, c. R-3.

Canadian American Railway Company cites the following points of issue:

- whether the Agency erred in law and jurisdiction in distinguishing between regulatory provisions of the *Railway Act* and corporate provisions of the *Railway Act*. In particular, Canadian American questions the Agency's interpretation of section 10.1 of the Act; and
- whether the Agency erred in law in deciding that there has been a "change in law" that insulates other U.S. incorporated railways from the Agency's interpretation of the incorporation requirement, and whether the Agency erred in failing to follow its previous decisions.

The appeal has yet to be heard.

VIA Rail Canada Inc.  
v. National Transportation Agency  
and Jean Lemonde

Federal Court of Appeal  
File: A-507-96

On June 3, 1996, the appellant was granted leave to appeal National Transportation Agency Order No. 1995-R-491 and Decision No. 791-R-1995, both dated November 28, 1995, which determined that certain tariff provisions contained in VIA Rail Canada Inc.'s Special Local and Joint Passenger Tariff 1, NTA 1, section 13-D constitute an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities.

The appellant alleges that:

- the Agency erred in law or exceeded its jurisdiction in finding that section 13-D of the Special Local and Joint Passenger Tariff 1, NTA 1, constituted an undue obstacle to the mobility of disabled persons under subsection 63.3(3) of the *National Transportation Act*, 1987;
- the Agency erred in law in that it failed to take into account the goal of economic efficiency in the provision of a viable and effective passenger rail service, as mandated by the National Transportation Policy set out in subsection 3(1) of the *National Transportation Act*, 1987;
- the Agency erred in law in its interpretation of the terms of the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*, SOR/94-42; and
- the Agency erred in law in its interpretation of paragraphs 128(2)(a), (b) and 125(q) of the *Canada Labour Code*, R.S.C. 1985, c. L-2.

The appeal has yet to be heard.

The Municipality of Metropolitan Toronto  
v. Canadian National Railway Company

Federal Court of Appeal  
File: A-1029-96

On November 26, 1996, the Municipality of Metropolitan Toronto was granted leave to appeal Canadian Transportation Agency Order No. 1996-R-358 and Decision No. 482-R-1996, both dated August 29, 1996, which ordered that the costs of installation and future maintenance of the fencing along Canadian National Railway Company's right-of-way and track of a portion of the Bala Subdivision, in the Municipality of Metropolitan Toronto, should be shared equally between Canadian National and the Municipality.

The appellant cites the following grounds for appeal:

- the Agency erred in law or jurisdiction by ordering the apportionment of costs pursuant to section 16 of the *Railway Safety Act*, R.S.C. 1985, c. 32 (4th Supp.), in that the fencing was not a "railway work" as defined in section 4 of that Act; and
- the Agency erred in law or jurisdiction by making the aforesaid order, in that the Municipality was not a "person who stands to benefit" from the completion of the fencing, pursuant to section 16.1 of the *Railway Safety Act*.

The appeal has yet to be heard.



# Appendix B:

## MAJOR REGULATORY INITIATIVES

*(Reference to this Appendix was made on page 4 of the Introduction.)*

### **Cost Recovery Regulations - Proposed New Regulations**

Pursuant to the government's policy on "External User Charges for Goods, Services, Property, Rights and Privileges," and pursuant to subsection 34(1) of the *Canada Transportation Act*, the Agency intends to implement regulations to charge carriers and other parties fees for some functions of the Agency.

Adoption of this initiative would reduce the government's net cost of providing some services. The Agency will consult carriers and other interested parties before prepublishing any proposal in Part I of the *Canada Gazette*.

### **Designated Provisions Regulations - Proposed New Regulations**

The *Canada Transportation Act* contains general enforcement provisions that include the authority to impose administrative monetary penalties as a consequence of a person's failure to comply with a legal requirement.

These regulations will specifically designate which provisions of the Act, regulations, order or directive made pursuant to this Act, or any condition of a licence issued under this Act, will be

subject to administrative monetary penalties, as well as the penalties to be imposed for each violation. The statute sets out a maximum penalty of \$25,000 in the case of a corporation, and of \$5,000 in the case of an individual.

This initiative will improve compliance, more effectively deter violations, and result in more cost-efficient enforcement. Further, the initiative is necessary to ensure that the Agency continues to meet its regulatory enforcement responsibilities.

### **General Rules**

As a result of the coming into force of the *Canada Transportation Act*, the *General Rules*, which set out the procedures to be used by parties appearing before the National Transportation Agency, require amendment to bring them into accordance with the legislation.

During the reporting period, consultations were conducted with transportation companies, transportation-related associations and transportation lawyers for each mode.

As a result of the coming into force of the Act, the Agency is in the process of revoking a number of existing regulations.

---

## AIR

### *Air Transportation Regulations - Proposed Amendments*

The Agency is examining international charter provisions in the *ATR* as part of the government's review of existing regulations to ensure that the use of the government's regulatory powers results in the greatest possible prosperity for Canadians.

The Agency intends to streamline the *ATR* to reduce the regulatory burden. The Agency intends to simplify and consolidate the *ATR* and, where appropriate, to make the regulations on international charters more consistent with Canada-U.S. charter provisions. With respect to tariffs, the Agency intends to address changing industry practices.

The insurance provisions of the *ATR* are also being reviewed. Consultations have taken place with selected air carriers, government departments and agencies, insurance underwriters, and air carrier associations. It is anticipated that this review will result in amendments being made to ensure that those affected by aircraft accidents will receive just and reasonable compensation.

Further to the amendments to the regulations which were published in Part II of the *Canada Gazette* on July 24, 1996, amendments will also be made to incorporate comments received within the 60-day period and to correct typographical and clerical errors.

## RAIL

### *Railway Costing Regulations - Proposed Amendments*

These regulations govern the format under which railway cost submissions must be filed with the Agency. This initiative to amend the regulations is intended to remove redundant legislative references, and to make the regulations conform with the new *Canada Transportation Act*, revised costing practices, and document filing requirements that are being developed in accordance with the new Act's thrust toward simplification of procedures.

These revisions to the regulations will ensure a uniform framework for use in determining railway costs for various applications brought before the Agency, including cost adjustments to maximum grain rates; the development of interswitching rates; the 1999 statutory review of the impact of the new Act on the efficiency of grain handling and transportation; cost-based rate and service complaints; and certain competitive access provisions. Implementing these amendments will benefit the railways by simplifying reporting requirements, and by reducing the resources needed to file information with the Agency. The Agency will consult with interested parties in the development of the amendments.

---

## ***Uniform Classification of Accounts - Proposed Amendments***

This regulation prescribes a uniform accounting system for CN and CP, for the purposes of submitting costing, revenue and expense information to the Agency. It is designed to ensure a consistent manner of reporting railway data to the Agency. Accounts may also be prescribed for any other railway within the legislative authority of Parliament.

Consequential amendments will be required to ensure that this regulation conforms with the new *Canada Transportation Act*. Amendments may also be required to reflect changes in railway costing procedures that are under development.

## ***Railway Interswitching Regulations - 1997 Rate Adjustment***

The *Canada Transportation Act* requires that railway companies perform interswitching; that is, transfer the traffic of a shipper to the lines of a railway other than one serving the shipper directly, whenever this shipper is located within 30 km of a connection or interchange with a second railway. This regulatory initiative is intended to establish the charges a railway may impose for performing interswitching during the 1997 calendar year.

The amended rates will ensure that railways performing interswitching in 1997 are adequately compensated for the costs of providing the service, and that shippers will have access to the services of a second railway at a price that will not impede the transfer of traffic from one railway company to another.

## ***ACCESSIBLE TRANSPORTATION***

### ***Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations - Proposed Amendments***

These regulations prescribe training which personnel working in the transportation network must undergo to ensure that travellers with disabilities have access to a consistent level of service. The Agency proposes to make minor amendments to these regulations, primarily to clarify to which carriers and terminal operators they apply.

The Agency will consult mainly with: organizations of and for persons with disabilities; domestic carriers and their associations; terminal operators; provincial and federal government departments having an interest in persons with disabilities; central agencies; and other interested persons. Other stakeholders will be made aware of the Agency's plans through distribution of a notice for comment.

The Agency also intends to develop a number of guidelines in the area of accessible transportation.





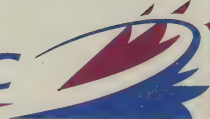
# Appendix C:

## SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA

*(Reference to this Appendix was made on page 56 of Chapter Three.)*

### SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA VIA EAST COAST PORTS

CONFERENCE	SCOPE OF OPERATION	MEMBER LINES	PORT OF CALL
Canadian Continental Eastbound Freight Conference	Belgium, France, Germany and the Netherlands	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montreal Montreal Halifax Montreal
Continental Canadian Westbound Freight Conference	Belgium, France, Germany and the Netherlands	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montreal Montreal Halifax Montreal
Canada-United Kingdom Freight Conference	United Kingdom	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montreal Montreal Halifax Montreal
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference	United Kingdom	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montreal Montreal Halifax Montreal
American West African Freight Conference	Inbound/outbound conference serving West African ports and interior points	America-Africa-Europe Line Maersk Line SITRAM Torm West Africa Line Westwind Africa Line Wilhemsen Line Farrell Lines	U.S. ports Halifax U.S. ports U.S. ports U.S. ports U.S. ports U.S. ports



## SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA VIA EAST COAST PORTS

CONFERENCE	SCOPE OF OPERATION	MEMBER LINES	PORT OF CALL
The "8900 Lines" Agreement	Middle East ports in Bahrain, Iraq, Iran, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia, United Arab Emirates	Maersk Line Sea-Land	Halifax Halifax/U.S. ports
Canadian Westbound Rate Agreement (CWRA)	The Commonwealth of Independent States, Hong Kong, Indonesia, Korea, Malaysia, the People's Republic of China, the Philippines, Singapore, Taiwan, Thailand, Japan (CWRA only), and outports to Brunei, Kampuchea, Laos and Vietnam	American President Line Maersk Line "K" Line Mitsui OSK Lines Neptune Orient Lines N.Y.K. Line OOCL Sea-Land	MLB/Vancouver Halifax U.S. ports U.S. ports Halifax Halifax MLB/Vancouver MLB/Long Beach
Japan-East Canada Freight Conference	Japan	Mitsui OSK Lines N.Y.K. Line	U.S. ports Halifax
Canada/Australia-New Zealand Association of Carriers	Australia, New Zealand	Blue Star Line (North America) Ltd. Columbus Line Ocean Star Container Line Wilhemsen Line	Halifax/U.S. ports Halifax/U.S. ports Halifax Halifax
East Canada South American Rate Agreement	Inbound/outbound conference serving Argentina, Brazil, Paraguay, Uruguay	Alianca S.A. American Transport Lines Columbus Line Ivaran Lines Nacional Line	U.S. ports U.S. ports Halifax/U.S. ports U.S. ports U.S. ports
Canada Caribbean Shipowners Association	Inbound/outbound conference serving various ports in the West Indies, Belize and Honduras	Bernuth Lines Seaboard Marine TEC Marine Trailer Marine Transport Co. Tropical Shipping and Construction Company, Ltd. USA TEC Marine Inc.	U.S. ports U.S. ports U.S. ports U.S. ports U.S. ports U.S. ports

## SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA VIA EAST COAST PORTS

CONFERENCE	SCOPE OF OPERATION	MEMBER LINES	PORT OF CALL
Mediterranean Canadian Freight Conference	Inbound/outbound conference serving Italy, Spain and some French Mediterranean ports	Canada Maritime	Montreal
		CAST Europe	Montreal
		DSR-Senator Lines	Montreal
		Jadroplov	Montreal
		Zim Israel Navigation	Halifax
Canadian Common Tariff Conference	Caribbean/ South American Countries	Bernuth Lines Ltd.	U.S. ports
		Cari-Freight Shipping Co., Ltd.	U.S. ports
		Compagnie Générale Maritime (CAGEMA)	U.S. ports
		Crowley American Transport	U.S. ports
		Seaboard Marine, Ltd.	U.S. ports
		Seafreight Line, Ltd.	U.S. ports
		Tecmarine Lines, Ltd.	U.S. ports
		Tropical Shipping and Construction Company, Ltd.	U.S. ports

## SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA VIA WEST COAST PORTS

CONFERENCE	SCOPE OF OPERATION	MEMBER LINES	PORT OF CALL
Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)	The Commonwealth of Independent States, Hong Kong, Indonesia, Korea, Malaysia, the People's Republic of China, the Philippines, Singapore, Taiwan, Thailand, Japan (CWRA only), and outports to Brunei, Kampuchea, Laos, Vietnam	American President Lines Maersk Line "K" Line Mitsui OSK Lines Neptune Orient Lines N.Y.K. Line OOCL Sea-Land	U.S. ports Vancouver/U.S. ports Vancouver Vancouver Vancouver Vancouver Vancouver U.S. ports
Japan-West Canada Freight Conference	Japan	"K" Line Mitsui OSK Lines	Vancouver Vancouver
Australia/Canada Container Line Association	Australia	Blue Star PACE Columbus Line Australia New Zealand Direct Line	Vancouver U.S. ports U.S. ports
New Zealand/Canada Container Lines Association Conference Agreement	New Zealand	Blue Star PACE Columbus Line Australia New Zealand Direct Line	Vancouver U.S. ports U.S. ports
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference	Inbound/outbound conference serving ports in Mediterranean and Black Sea, Atlantic coast of Spain, Portugal and Morocco	d'Amico Line Italia Line Zim Israel Navigation	U.S. ports U.S. ports U.S. ports
New Zealand/Pacific Coast North American Shipping Lines	New Zealand	Blue Star PACE Columbus Line	Vancouver U.S. ports



---

# Appendix D:

## MEMBERS OF THE AGENCY'S ACCESSIBILITY ADVISORY COMMITTEE

*(Reference to this Appendix was made on page 59 of Chapter Four.)*

Canadian Association of the Deaf  
Canadian Association for Community Living  
Canadian Council of the Blind  
Canadian Hard of Hearing Association  
Canadian National Institute for the Blind  
Canadian Paraplegic Association  
Confédération des organismes de personnes handicapées (COPHAN)  
Council of Canadians with Disabilities  
Niagara Centre for Independent Living  
One Voice Seniors Network (Canada) Inc.  
Transportation Action Now

Air Transport Association of Canada  
Association québécoise des transporteurs aériens inc.  
Bombardier  
Canadian Ferry Operators Association  
Marine Atlantic  
Railway Association of Canada  
VIA Rail Canada Inc.  
Transport Canada











## Annexe D :

### MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF SUR L'ACCESSIBILITÉ DE L'OFFICE

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 64 du Chapitre quatre.)

Association des sourds du Canada  
Association canadienne pour l'intégration communautaire  
Conseil canadien des aveugles  
Association des malentendants canadiens  
Institut national canadien pour les aveugles  
Association canadienne des paraplégiques  
Confédération des organismes de personnes handicapées (COPHAN)  
Conseil des Canadiens avec déficiences  
Niagara Centre for Independent Living  
La Voix - Le réseau des aînés (Canada)  
Transportation Action Now  
Association du transport aérien du Canada  
Association québécoise des transporteurs aériens inc.  
Bombardier  
Association canadienne des opérateurs de traversiers  
Marine Atlantique  
Association des chemins de fer du Canada  
VIA Rail Canada Inc.  
Transports Canada

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE OUEST

CONFÉRENCE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIGNES MEMBRES	PORT D'ESCALE
Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)	Communauté des États indépendants, Hong Kong, Indonésie, Corée, Malaisie, République populaire de Chine, Philippines, Singapour, Taïwan, Thaïlande, Japon (CWRA seulement), et les ports éloignés vers Brunéi, Kampuchéa, Laos et Vietnam	American President Lines Maersk Line "K" Line Mitsui OSK Lines Neptune Orient Lines N.Y.K. Line OOCL Sea-Land	Ports des E.-U. Vancouver/ Vancouver Vancouver Vancouver Vancouver Vancouver Vancouver Ports des E.-U.
Japan-West Canada Freight Conference	Japon	"K" Line Mitsui OSK Lines	Vancouver Vancouver
Australia/Canada Container Line Association	Australie	Blue Star PACE Columbus Line Australia New Zealand Direct Line	Vancouver Ports des E.-U. Ports des E.-U.
New Zealand/Canada Container Lines Association Conference Agreement	Nouvelle-Zélande	Blue Star PACE Columbus Line Australia New Zealand Direct Line	Vancouver Ports des E.-U. Ports des E.-U.
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference	Conférence au départ et à l'arrivée desservant des ports de la Méditerranée et de la mer Noire, de la côte Atlantique de l'Espagne, du Portugal et du Maroc	d'Amico Line Italia Line Zim Israel Navigation	Ports des E.-U. Ports des E.-U. Ports des E.-U.
New Zealand/Pacific Coast North American Shipping Lines	Nouvelle-Zélande	Blue Star PACE Columbus Line	Vancouver Ports des E.-U.

# CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE EST

CONFÉRENCE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIGNES MEMBRES	PORT D'ESCALE
Méditerranéan Canadian Freight Conference	Conférence au départ et à l'arrivée desservant l'Italie, l'Espagne et certains ports français de la Méditerranée	Canada Maritime CAST Europe DSR-Senator Lines Jadroplov Zim Israel Navigation	Montréal Montréal Montréal Halifax
Canadian Common Tariff Conference	Pays des Caraïbes et de l'Amérique du Sud	Bernuth Lines Ltd. Cari-Freight Shipping Co., Ltd. Compagnie Générale Maritime (CAGEMA) Crowley American Transport Seaboard Marine, Ltd. Seafreight Line, Ltd. Tecomarine Lines, Ltd. Tropical Shipping and Construction Company, Ltd.	Ports des E.-U. Ports des E.-U. Ports des E.-U. Ports des E.-U. Ports des E.-U. Ports des E.-U. Ports des E.-U. Ports des E.-U.



# CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE EST

OTC • CTA



CONFÉRENCE      SECTEUR D'ACTIVITÉ      LIGNES MEMBRES      PORT D'ESCALE

The "8900 Lines" Agreement

Ports du Moyen-Orient :  
Bahreïn, Iraq, Iran,  
Koweït, Oman, Qatar,  
Arabie saoudite,  
Émirats arabes unis

Maersk Line  
Sea-Land

Halifax  
Halifax/  
Ports des É.-U.

Canadian Westbound  
Rate Agreement (C/WRA)

Communauté des États  
indépendants, Hong Kong,  
Indonésie, Corée,  
Malaisie, République  
populaire de Chine,  
Philippines, Singapour,  
Taïwan, Thaïlande,  
Japon (C/WRA seulement),  
et les ports isolés vers  
Brunéï, Kampuchéa,  
Laos et Vietnam

American President Line  
Maersk Line  
"K" Line  
Mitsui OSK Lines  
Neptune Orient Lines  
N.Y.K. Line  
OOCL  
Sea-Land

MLB/Vancouver  
Halifax  
Halifax  
Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.  
Halifax  
MLB/Vancouver  
MLB/Long Beach

Canada/Australia-  
New Zealand Association  
of Carriers

Australie, Nouvelle-Zélande

Blue Star Line  
(North America) Ltd.  
Columbus Line

Halifax/  
Ports des É.-U.  
Halifax/  
Ports des É.-U.  
Ocean Star Container Line  
Wilhemsen Line  
Halifax  
Halifax

East Canada  
South American  
Rate Agreement

Conférence au départ et  
à l'arrivée desservant  
l'Argentine, le Brésil,  
le Paraguay, l'Uruguay

Allianca S.A.  
American Transport Lines  
Columbus Line  
Ivaran Lines  
Nacional Line

Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.  
Halifax/  
Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.

Canada Caribbean  
Shipowners Association

Conférence au départ et  
à l'arrivée desservant divers  
ports des Antilles,  
de Belize et du Honduras

Bernuth Lines  
Seaboard Marine  
TFC Marine  
Trailler Marine Transport Co.  
Tropical Shipping and  
Construction Company, Ltd.  
USA TFC Marine Inc.

Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.  
Ports des É.-U.

# Annexe C :

## CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 60 du Chapitre trois.)

### CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA PAR LES PORTS DE LA CÔTE EST

CONFÉRENCE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	LIGNES MEMBRES	PORT D'ESCALE
------------	--------------------	----------------	---------------

Canadian Continental Eastbound Freight Conference	Belgique, France, Allemagne et les Pays-Bas	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
---	---	--	--

Continental Canadian Westbound Freight Conference	Belgique, France, Allemagne et les Pays-Bas	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
---	---	--	--

Canada-United Kingdom Freight Conference	Royaume-Uni	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
---	-------------	--	--

Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference	Royaume-Uni	Atlantic Container Line Canada Maritime Cast Limited (1983) Hapag-Lloyd OOCL	Halifax Montréal Montréal Halifax Montréal
--	-------------	--	--

American West African Freight Conference	Conférence au départ et à l'arrivée desservant les ports de l'Afrique occidentale et points à l'intérieur	America-Africa-Europe Line Maersk Line SITRAM Torm West Africa Line Westwind Africa Line Wilhemsen Line Farrell Lines	Ports des É.-U. Halifax Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U. Ports des É.-U.
---	---	---	--



## TRANSPORTS ACCESSIBLES

auront accès aux services d'une deuxième ligne de chemin de fer à un prix qui ne nuira pas au transfert du trafic d'une compagnie de chemin de fer à une autre.

### Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience - Modification proposée

Ce règlement indique la formation que doit suivre le personnel travaillant dans le réseau des transports afin que les personnes ayant une déficience aient accès à des services de qualité uniforme. L'Office propose des modifications mineures au règlement, principalement pour préciser à quels transporteurs et à quels exploitants de terminaux il s'applique.

L'Office consultera principalement des organismes représentant et défendant les personnes ayant une déficience; des transporteurs interieurs et leurs associations; des exploitants de terminaux; un intérêt aux personnes ayant une déficience; les organismes centraux ainsi que d'autres intéressés. Les autres intervenants seront mis au courant des projets de l'Office par la diffusion d'un avis les invitant à lui communiquer leurs observations.

L'Office se propose également d'élaborer un certain nombre de lignes directrices portant sur le transport accessible.

### Classification uniforme des comptes - Modification proposée

Ce règlement prévoit un système de comptabilité uniforme pour le CN et le CP, en ce qui a trait à la communication auprès de l'Office des renseignements sur l'établissement des coûts, les recettes et les dépenses. Il vise à uniformiser la présentation des données fournies à l'Office. Des comptes peuvent également être prescrits à tout autre chemin de fer relevant du pouvoir législatif du Parlement.

Des modifications corrélatives seront nécessaires pour rendre le règlement conforme à la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*. Des modifications peuvent également être nécessaires pour tenir compte des changements en cours quant aux procédures d'établissement des coûts des chemins de fer.

### Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire - Rajustement du taux - 1997

*La Loi sur les transports au Canada* oblige les compagnies de chemins de fer à l'interconnexion du trafic, c'est-à-dire le transfert du trafic d'un expéditeur de la ligne qui le dessert directement aux lignes d'une autre ligne de chemin de fer lorsque cet expéditeur se trouve dans un rayon de 30 km d'un point de liaison ou lieu de correspondance avec un autre chemin de fer. Ce projet de réglementation vise à établir les droits qu'un chemin de fer peut exiger pour les services d'interconnexion au cours de l'année civile 1997.

La modification des droits garantira que les chemins de fer qui assurent l'interconnexion en 1997 seront adéquatement remboursés des coûts de prestation du service, et que les expéditeurs



Règlement sur les transports  
aériens - Modifications proposées

L'Office examine les dispositions sur l'affrètement international du RTA dans le cadre de l'examen qu'effectue le gouvernement des règlements existants pour veiller à ce que l'exercice des pouvoirs réglementaires du gouvernement résulte dans la plus grande prospérité possible pour les Canadiens.

L'Office se propose de rationaliser et de simplifier le RTA pour alléger le fardeau réglementaire, d'en regrouper les dispositions et, lorsque c'est opportun, d'harmoniser les règles sur les affrètements internationaux avec les dispositions sur les affrètements Canada-Etats-Unis. En ce qui a trait aux tarifs, l'Office entend réagir aux changements dans les pratiques de l'industrie.

Les dispositions sur l'assurance que comporte le RTA font également l'objet d'un examen. Des consultations ont eu lieu avec certains transporteurs aériens, des ministères et organismes gouvernementaux, des assureurs et des associations de transporteurs aériens. On prévoit que cet examen entraînera des modifications qui permettront de veiller à ce que les personnes touchées par des accidents aériens reçoivent une indemnisation équitable et raisonnable.

Comme suite aux modifications apportées au RTA et publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 24 juillet 1996, des modifications complémentaires seront apportées en fonction des observations reçues au cours de la période de 60 jours et pour corriger des erreurs typographiques et d'écriture.

Règlement sur le calcul des  
frais ferroviaires -  
Modifications proposées

Ce règlement régit la forme des soumissions de frais ferroviaires qui doivent être présentées à l'Office. Ce projet de modification du règlement vise à supprimer les renvois à la loi redondants, et à rendre le règlement conforme aux dispositions de la nouvelle *Loi sur les transports au Canada*, aux pratiques actualisées d'établissement des coûts, et aux exigences de dépôt des documents que l'on élabore actuellement conformément à l'orientation de la Loi vers la simplification des procédures.

Ces révisions au règlement permettront l'utilisation d'un cadre uniforme pour la détermination des frais ferroviaires dans le cas des diverses demandes dont est saisi l'Office, notamment les rajustements de coûts aux maximums de transport du grain; l'élaboration de taux d'interconnexion; l'examen, en 1999, de l'effet de la nouvelle loi sur l'efficacité de la manutention et du transport du grain; les plaintes concernant le service et les taux; certaines dispositions sur l'accès compétitif. Les chemins de fer profiteront de la mise en œuvre de ces modifications, car elles simplifieront les exigences en matière de rapports, et réduiront les ressources nécessaires pour communiquer l'information à l'Office. L'Office consultera les parties intéressées pour élaborer les modifications.

# Annexe B :

## PROJETS DE RÉGLEMENTATION

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 4 de l'Introduction.)

### Règlement sur le recouvrement des coûts - Projet de nouveau règlement

Conformément à la politique du gouvernement relative aux « Frais d'utilisation externe à l'égard des biens, services, biens immobiliers, droits et privilèges » et en vertu du paragraphe 34(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office a l'intention de mettre en œuvre un règlement pour exiger, des transporteurs et d'autres parties, des droits pour certaines des fonctions qu'exerce l'Office.

La réalisation de ce projet aurait pour effet de réduire les frais nets du gouvernement dans la prestation de certains services. L'Office consultera les transporteurs et les autres parties intéressées avant la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

### Règlement sur les textes désignés - Projet de nouveau règlement

La *Loi sur les transports au Canada* comprend des dispositions générales de contrôle d'application, notamment le pouvoir de condamner à des sanctions administratives pécuniaires les personnes qui ne se conforment pas à une exigence prévue par la Loi.

Ce règlement désignera d'une façon précise les dispositions de la Loi ou de ses textes d'application (règlements, arrêtés, directives), ou les

conditions d'une licence délivrée en vertu de la Loi, dont la contavention rend son auteur passible de sanctions administratives pécuniaires, ainsi que les sanctions prévues pour chaque violation. La Loi prévoit une amende maximale de 25 000 \$ pour une personne morale et de 5 000 \$ pour une personne physique.

Ce règlement favorisera le respect de la réglementation, rendra la dissuasion plus efficace et accroîtra l'efficacité du contrôle d'application. De plus, cela est nécessaire pour que l'Office puisse continuer de s'acquitter de ses responsabilités en matière de contrôle d'application de la réglementation.

### Règles générales

Ces règles exposent les procédures que doivent observer les parties qui se présentent devant l'Office national des transports. Par suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, les *Règles générales* doivent être modifiées en fonction des nouvelles dispositions.

Au cours de la période visée par ce rapport, des consultations ont eu lieu avec des compagnies de transport, les associations de transport et des avocats spécialisés en transport pour chacun des modes.

L'Office travaille actuellement à l'abrogation d'un certain nombre de règlements existants, rendue nécessaire par l'entrée en vigueur de la Loi.

VIA Rail Canada Inc.  
c. l'Office national des transports  
et Jean Lemonde

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-507-96

Le 3 juin 1996, l'appelante a été autorisée à interjeter appel de l'arrêt n° 1995-R-491 et de la décision n° 791-R-1995, tous deux en date du 28 novembre 1995, selon lesquels certaines dispositions tarifaires du Tarif voyageurs spécial, local et commun, ONT 1, article 13-D, constituent un obstacle abusif à la mobilité des personnes ayant une déficience.

L'appelante prétend que :

- l'Office a commis une erreur de droit ou un excès de compétence en déclarant que l'article 13-D du Tarif voyageurs spécial, local et commun, ONT 1, constitue un obstacle abusif à la mobilité des personnes ayant une déficience en vertu du paragraphe 63.3(3) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux;

- l'Office a commis une erreur de droit car il a négligé de prendre en considération l'objectif d'efficacité économique dans la prestation de services ferroviaires voyageurs viables et efficaces, comme le prévoit la Politique nationale des transports exposée au paragraphe 3(1) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux;

- l'Office a commis une erreur de droit dans son interprétation des dispositions du Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience, DORS/94-42;

- l'Office a commis une erreur de droit dans son interprétation des alinéas 128(2a), b) et 125g) du Code canadien du travail, S.R.C. 1985, ch. L-2.

L'appel n'a pas encore été entendu.

Canada

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-1029-96

Le 26 novembre 1996, la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto a été autorisée à interjeter appel de l'arrêt n° 1996-R-358 et de la décision n° 482-R-1996 de l'Office des transports du Canada, tous deux en date du 29 août 1996, lesquels ordonnaient que les coûts d'installation et d'entretien futur de la clôture se trouvant le long de l'emprise et de la voie ferrée du Canadien National sur une partie de la subdivision Bala, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, devraient être partagés également entre le Canadien National et la municipalité.

L'appelante cite les motifs d'appel suivants :

- l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en ordonnant la réparation des frais en vertu de l'article 16 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, S.R.C. 1985, ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.), étant donné qu'une clôture n'est pas une « installation ferroviaire » au sens de l'article 4 de cette loi;

- l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en prenant l'arrêt susmentionné, étant donné que la municipalité n'était pas un « bénéficiaire » de la clôture une fois terminée, au sens de l'article 16.1 de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

L'appel n'a pas encore été entendu.

La Municipalité de la communauté urbaine de Toronto c. les Chemins de fer nationaux du



Cour d'appel fédérale  
No de greffe : A-364-96

Le 26 avril 1996, l'appelante, la Eastern Maine Railway Company, a été autorisée à interjeter appel de la lettre-décision de l'Office national des transports en date du 20 novembre 1995, dans laquelle l'Office a déterminé que la Eastern Maine Railway Company doit demander un certificat d'aptitude conformément aux conditions énoncées à l'article 12 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1985, ch. R-3.

La Eastern Maine Railway Company prétend que l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en interprétant l'article 10.1 de la Loi sur les chemins de fer comme s'il visait l'appelante et en obligeant celle-ci à demander un certificat d'aptitude auprès de l'Office en vertu de l'article 12 de la Loi. Plus particulièrement, la Eastern Maine Railway Company fait valoir que l'Office a interprété l'article 10.1 de la Loi sur les chemins de fer :  
● isolément et comme s'il s'agissait d'une disposition autonome, sans tenir compte du contexte légal;  
● comme une exigence réglementaire et non d'entreprise;  
● d'une façon non compatible avec une décision antérieure et les décisions de ses prédécesseurs relativement aux compagnies de chemin de fer constituées sous le régime d'une loi étrangère et exploitées au Canada.  
L'appel n'a pas encore été entendu.

Cour d'appel fédérale  
No de greffe : A-488-96

Le 26 avril 1996, l'appelante, la Canadian American Railway Company, a été autorisée à interjeter appel d'une lettre-décision de l'Office national des transports en date du 20 novembre 1995, dans laquelle l'Office a déterminé que la Canadian American Railway Company est tenue de demander un certificat d'aptitude conformément aux conditions énoncées à l'article 12 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1985, ch. R-3.

La Canadian American Railway Company souligne les points en litige suivants :  
● la question de savoir si l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence en faisant une distinction entre les dispositions « réglementaires » et « d'entreprise » de la Loi sur les chemins de fer. La Canadian American Railway Company fait valoir que l'Office a interprété l'article 10.1 de la Loi :  
● la question de savoir si l'Office a commis une erreur de droit en décidant qu'il y avait eu un « changement de loi » qui protège d'autres chemins de fer constitués aux États-Unis de l'interprétation que fait l'Office de l'exigence de constitution, et celle de savoir si l'Office a commis une erreur de droit en négligeant de suivre ses décisions antérieures.  
L'appel n'a pas encore été entendu.



Transport Loupage Inc.  
c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale  
No de greffe : A-622-95

Le 11 août 1995, la société Transport Loupage Inc. a été autorisée à interjeter appel d'une lettre-decision de l'Office national des transports, en date du 29 août 1994. Dans cette décision, l'Office refusait de verser à Transport Loupage Inc. des subventions découplant de demandes de subvention non réglées. Il recommandait également que les paiements totalisant 95 022,04 \$ versés à Transport Loupage Inc. en vertu du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique*, DORS/78-495, entre le moment de la restructuration du transporteur et de l'expéditeur en janvier 1990 et le moment de la vérification de l'Office en avril 1993, soient remboursées par Transport Loupage Inc.

L'appelante soutient que l'Office a commis une erreur de droit et un excès de compétence pour les raisons suivantes :

- il a enfreint les règles de justice naturelle et d'équité procédurale;
- il a mal appliqué les dispositions de l'alinéa 2(2)h du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique*;
- il a donné préséance à la version anglaise du libellé de l'alinéa 2(2)h du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique*, ce qui est contraire aux principes d'interprétation des lois;
- il a demandé le remboursement de paiements de subvention versés à Transport Loupage Inc. depuis le 13 février 1990 sans que la loi ne l'y autorise.

L'appel n'a pas encore été entendu.

Transport Loupage Inc.  
c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale  
No de greffe : A-688-95

Le 24 octobre 1995, Transport Loupage Inc. a présenté à la Cour d'appel fédérale une demande de bref de *mandamus* exigeant que l'Office verse un montant de 30 902,10 \$ à Transport Loupage Inc. pour des subventions en vertu du *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique*, DORS/78-495 visant des mouvements de transport effectués entre le 20 avril et le 19 juillet 1995.

L'Office ne nie pas que Transport Loupage Inc. ait droit aux paiements de subvention pour cette période. L'Office tente cependant de déduire par compensation cette somme de la somme de 95 022,04 \$ que l'Office a demandée à Transport Loupage Inc., en remboursement de subventions reçues auxquelles elle n'avait pas droit, selon une décision de l'Office.

Le 27 novembre 1996, la Cour d'appel fédérale a ajourné l'audience et a ordonné que l'appel soit entendu simultanément à l'appel portant le numéro de greffe A-622-95.

J. Normand Wong c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par l'Office national des transports

Cour fédérale - Section de première instance  
No de greffe : T-3255-90

Le 4 décembre 1990, le demandeur a déposé une demande introductive d'instance auprès de la Cour fédérale - Section de première instance pour obtenir une indemnisation découlant d'une rupture de contrat de service allégué avoir été conclu avec l'Office le 17 mai 1990.

La cause n'a pas encore été entendue et est restée inactive pendant plus de deux ans.

Chemins de fer nationaux du Canada  
c. l'Office national des transports et le Township of Yarmouth

Cour d'appel fédérale  
No de greffe : A-474-95

Le 13 juin 1995, les Chemins de fer nationaux du Canada ont été autorisés à interjeter appel de l'arrêt n° 1995-R-73 et de la décision n° 110-R-1995, tous deux en date du 2 mars 1995, dans lesquels l'Office accordait au Township of Yarmouth le pouvoir de construire un nouveau pontceau et ordonnait au Canadien National de payer une part égale des coûts de construction dudit pontceau et d'enlèvement de l'ouvrage de drainage existant.

Le Canadien National prétend que l'Office a commis une erreur de droit ou un excès de compétence pour les raisons suivantes :

- il a estimé que les articles 212 et 213 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1985, ch. R-3, constituaient un cadre juridique valable pour la demande du Township of Yarmouth, alors que les travaux pour lesquels le comté demande la participation financière du Canadien National ne sont pas visés par la portée de ces articles;
- il a omis d'appliquer le paragraphe 215(5) concernant les principes de répartition prévus à la Loi sur les chemins de fer lorsque le paragraphe 213(1) de la même loi est appliqué;
- il a omis d'appliquer les critères adéquats pour évaluer la contribution escomptée du Canadien National;
- il a négligé de prendre en considération la situation juridique dans laquelle risquait de se retrouver le Canadien National si l'Office devait se déclarer compétent en l'espèce;
- il a déterminé la part de chaque partie, alors qu'il aurait dû statuer seulement sur la compétence.

L'appel n'a pas encore été entendu.

La Fraternité des préposés à l'entretien  
des voies et David W. Brown  
c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale  
No de greffe : A-231-94

Le 16 mars 1994, les appelants ont été  
autorisés à interjeter appel de l'arrêt de l'Office  
no 1993-R-402, du 21 décembre 1993, qui  
ordonnait aux appelants de remettre à l'Office  
des copies de pièces confidentielles déposées  
auprès de l'Office à une audience publique et  
de préserver le caractère confidentiel de ces  
documents.

Les appelants ont fait valoir que l'Office  
n'avait pas la compétence pour ordonner la  
remise des documents confidentiels.

L'appel a été entendu à Ottawa le 8 octobre  
1996. Dans son jugement, la Cour d'appel  
fédérale a conclu que l'Office a le pouvoir  
d'ordonner le caractère confidentiel de certains  
documents déposés à une audience publique et  
qu'il a également le pouvoir, en vertu du para-  
graphe 36(1) de la *Loi de 1987 sur les transports  
nationaux*, d'obliger les appelants à en respecter  
le caractère confidentiel.

L'appel a été rejeté.

Le Syndicat international des marins  
canadiens et Andrew Boyle c. la Société de  
développement du Cap-Breton, l'Office  
national des transports, le Ministre du Revenu  
national, le Procureur général du Canada et  
Sa Majesté la Reine du chef du Canada  
Cour fédérale - Section de première instance  
No de greffe : T-1647-88

Le 24 mars 1988, par le décret C.P. 1988-554,  
en vertu de l'article 665 de la *Loi sur la marine  
marchande du Canada*, le *Règlement d'exemption  
pour le cabotage* a été adopté.

Les demandeurs ont déposé une demande  
introductive d'instance à la Cour fédérale -

Section de première instance, le 24 août 1988.

Ils ont fait valoir que le règlement était illégal,  
nul et sans effet et au-delà des pouvoirs du gou-  
verneur en conseil. Ils ont demandé au tribunal  
de déclarer que le décret C.P. 1988-554 était nul  
*ab initio* et *ultra vires*. À défaut, les demandeurs  
souhaitaient obtenir une injonction empêchant  
les défendeurs de présenter, d'obtenir, d'exami-  
ner ou d'accorder une exemption visant l'utili-  
sation d'un navire immatriculé à l'étranger qui  
était auparavant immatriculé au Canada.

Par ordre de la Cour fédérale - Section de pre-  
mière instance, en date du 24 octobre 1996, cette  
demande a été rejetée pour défaut de poursuite.

# Annexe A :

## AFFAIRES SOUMISES À LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

(Le renvoi à cette annexe paraît à la page 1 de l'Introduction.)

### CAUSES ABANDONNÉES EN 1996

La corporation municipale d'Oshawa  
c. l'Office national des transports

Cour d'appel fédérale  
No de greffe : A-713-91

Le 30 mai 1991, l'appelante, la corporation

municipale d'Oshawa, a reçu l'autorisation

d'interjeter appel de l'arrêt n° 1990-R-684

de l'Office national des transports, en date du

29 novembre 1990, relatif à la réparation des

coûts liés à l'élargissement du pont ferroviaire

du Canadien Pacifique enjambant le ruisseau

Oshawa, dans la ville d'Oshawa.

La ville d'Oshawa interjetait appel de la

décision de l'Office pour les motifs suivants :

● la ville n'a pas eu droit à l'équité procédurale

étant donné qu'aucune audience n'avait été

tenue;

● l'Office a commis une erreur de droit dans

l'arrêt, étant donné qu'il a omis de tenir

compte du droit de propriétaire riverain qui

prévoit une responsabilité absolue pour les

inondations causées par l'obstruction d'un

cours d'eau normal;

- dans sa décision, l'Office a commis une erreur de droit en tenant compte d'éléments non pertinents et en négligeant des éléments pertinents;
  - l'Office a commis une erreur de droit en prenant une décision que la preuve ne justifiait aucunement;
  - l'Office a omis de tenir compte d'un aspect important, soit les coûts de rattachement du trafic ferroviaire au cours de la reconstruction du pont.
- Le 16 septembre 1996, la ville d'Oshawa s'est désistée de cet appel.





# ANNEXES :

- ANNEXE A : Affaires soumises à la Cour d'appel fédérale
- ANNEXE B : Projets de réglementation
- ANNEXE C : Conférences maritimes desservant le Canada
- ANNEXE D : Membres du Comité consultatif sur l'accessibilité de l'Office





solution qui permettrait à l'Office de déterminer la valeur nette de récupération avant l'acceptation de l'offre de transfert.

## TRANSPORTS ACCESSIBLES

### TRANSPORTS ACCESSIBLES ET AIDE FINANCIÈRE AUX INTERVENANTS

Dans le contexte du mandat des transports accessibles, il arrive parfois que l'Office souhaite-rait être en mesure de fournir des fonds à un membre de la communauté des personnes ayant une déficience pour s'assurer de sa participation à un aspect du processus de l'Office. Cette forme de financement est communément appelée « aide financière aux intervenants ». L'Office n'est pas habilité à accorder une aide financière de ce genre, puisque la Loi, à l'instar de la LTN de 1987, ne prévoit pas ce genre de pouvoir.



de renseignements, de 7 jours pour les interrogatoires et de 15 jours pour y répondre. Si les parties utilisent la totalité des délais qui leur sont accordés, l'arbitre ne disposera que de 13 jours pour les entendre et rendre une décision dans l'affaire. Les arbitres ont fait savoir à l'Office que ce délai est insuffisant.

Par ailleurs, la période prévue par la Loi commence à courir le jour où l'Office reçoit la demande d'arbitrage, et non celui où l'arbitre en est saisi par l'Office. En moyenne, il faut compter de 10 à 12 jours pour transmettre l'affaire à l'arbitre, étant donné que l'Office doit tout d'abord s'assurer qu'il a reçu des observations complètes et adéquates des deux parties. Il est arrivé que cet examen ait été retardé par la présentation d'oppositions ou de demandes procédurales ou provisoires de l'une ou l'autre des parties. Ensuite, une liste d'arbitres doit être envoyée aux parties pour qu'elles choisissent des candidats. Si les parties n'ont choisi aucun candidat commun, l'Office doit alors désigner un arbitre, ce qui entraîne un retard supplémentaire. Cela s'est produit à un certain nombre d'occasions.

## TRANSPORT FERROVIAIRE CERTIFICATS D'APTITUDE

Le terme « chemin de fer » est défini, dans la Loi, comme un chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement. Sont également visés les embranchements et prolongements, les voies de garage et d'évitement, les ponts et tunnels, les gares et stations, les dépôts et quais, et le matériel roulant. Sont d'autre part assimilés à l'« exploitation » (d'un chemin de fer) « l'entretien du chemin de fer et le fonctionnement d'un train ». Les deux définitions sont très vastes et embrassent pour ainsi dire tous les aspects possibles de l'exploitation d'un chemin de fer.

## VALEUR NETTE DE RÉCUPÉRATION

dans la première moitié de 1997.

Or, l'Office a constaté que l'industrie ne sait pas précisément quels chemins de fer sont visés par ces dispositions. Par exemple, on ne sait pas d'une manière certaine si les trains de banlieue ou les trains spécialisés sont des chemins de fer qui nécessitent des certificats d'aptitude. Il n'est pas clair non plus que les expéditeurs qui exploitent un train navette entre la propriété de l'expéditeur et des voies de triage de chemins de fer relevant du gouvernement fédéral doivent avoir un certificat d'aptitude. Cette incertitude sera peut-être dissipée lorsque l'Office rendra ses décisions sur les activités qui nécessitent un certificat d'aptitude. Ces décisions seront rendues

Si aucune entente n'est conclue pour le transfert de la ligne mise en vente, ou que le transfert n'est pas complété conformément à l'entente, le paragraphe 145(1) de la Loi précise que le chemin de fer doit offrir la ligne de chemin de fer aux gouvernements ou administrations municipales à sa valeur nette de récupération ou moins. Si un palier de gouvernement accepte l'offre mais est en désaccord avec la compagnie de chemin de fer sur la valeur nette de récupération, l'Office la détermine, à l'expiration des 90 jours suivant l'acceptation de l'offre sur demande d'une des parties en vertu du paragraphe 145(5) de la Loi.

La Loi ne précise pas si l'Office peut déterminer la valeur nette de récupération de la ligne de chemin de fer sans qu'un gouvernement accepte au préalable l'offre d'une ligne de chemin de fer. Le cas échéant, un gouvernement et une compagnie de chemin de fer pourraient conclure une entente ou un contrat visant le transfert d'une ligne de chemin de fer sans que l'une ou l'autre partie connaisse le montant réel du transfert. Certains se sont dits intéressés à une

# Évaluation de l'effet de la Loi sur les transports au Canada et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci

Le paragraphe 42(2) de la Loi exige que l'Office joigne à son rapport annuel son évaluation de l'effet de la Loi et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci.

Aussi le présent chapitre porte-t-il sur certaines questions qui, de l'avis de l'Office, relèvent de l'obligation qui lui est faite par le paragraphe 42(2).

## QUESTION RELATIVE À L'OFFICE

### ARBITRAGE

Les articles 161 à 169 de la Loi comportent des dispositions sur l'arbitrage semblables à celles qui se trouvaient dans la LTN de 1987, à quelques changements près.

L'Office est au courant d'un certain nombre de difficultés liées aux demandes d'arbitrage. Par exemple, la période de 90 jours accordée dans la LTN de 1987 pour faire l'arbitrage d'un différend a été ramenée à 60 jours. D'autres dispositions relatives à l'arbitrage n'ont toutefois pas été changées, notamment le calendrier d'exécution de 10 jours accordés pour la dernière offre du transporteur, de 15 jours pour l'échange

Au terme de la période de six mois visée par le présent rapport, la nouvelle loi n'était en vigueur que depuis six mois et bon nombre de ses dispositions n'avaient pas encore été mises à l'épreuve. Citons à titre d'exemple l'article 27 de la Loi, où il est question du « préjudice commercial important », qui n'avait pas été invoqué devant l'Office. D'autres aspects de la Loi faisaient encore l'objet d'un examen par l'Office, notamment les diverses questions liées aux certificats d'aptitude des chemins de fer. Par ailleurs, dans le domaine de l'observation des règlements, l'Office étudiait la possibilité de recourir à des sanctions administratives pécuniaires.

L'Office doit tenter d'évaluer l'effet de la Loi et les difficultés rencontrées dans son application. Or, dans de nombreux cas, ces questions sont plutôt théoriques. Des problèmes peuvent se poser ou ne pas se poser, selon l'expérience de l'Office et de l'industrie. De fait, de nombreux problèmes perçus ou prévus au moment de l'adoption d'une nouvelle loi se résolvent d'eux-mêmes avec le temps.





DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA  
ET DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS  
L'APPLICATION DE CELLE-CI

# CHAPITRE CINQ : ÉVALUATION DE L'IMPACT





L'Office remplit en permanence diverses fonctions de surveillance pour mesurer et évaluer l'observation obligatoire ou volontaire de ses règlements et de ses codes de pratiques relatifs à la prestation de services liés au transport des personnes ayant une déficience dans le réseau de transport de compétence fédérale. Pour ce faire, il effectue des sondages, des enquêtes sur les plaintes et l'inspection des emplacements. Les mesures de vérification de l'observation de la Loi décrites au Chapitre un sont à la base d'une partie des activités de l'Office relatives à l'accessibilité des transports. Pendant leurs visites courantes aux bureaux des transporteurs ou des exploitants de terminaux, par exemple, les enquêteurs régionaux de l'Office constatent à l'occasion que les registres de formation du personnel de la compagnie ne satisfont pas aux exigences administratives du *Règlement sur la formation*. Le personnel collabore alors avec le transporteur ou l'exploitant de terminal afin de remédier à la situation. Pendant la période visée, le personnel a ainsi collaboré avec 33 transporteurs et exploitants de terminaux. L'Office a demandé à 29 autres organisations de fournir de plus amples renseignements sur le contenu de leur programme de formation et d'indiquer quels membres du personnel avaient reçu la formation.

- Des personnes ayant une déficience ont soulevé les questions suivantes sur lesquelles l'Office n'avait pas encore statué à la fin de 1996.
- La non-disponibilité de toilettes accessibles à un aéroport. Le demandeur, un voyageur en fauteuil roulant, allègue que des personnes non handicapées utilisaient les toilettes accessibles.
- Le manque de voitures ferroviaires accessibles; la possibilité d'utiliser les monte-escaliers d'une gare en fauteuil roulant; le fait que le transporteur exige que les personnes ayant une déficience arrivent à la gare une heure et demie avant le départ si elles ont besoin d'aide à l'embarquement; la confusion parmi les agents des réservations en ce qui concerne la manière de réserver une place ou un dispositif d'immobilisation pour une personne en fauteuil roulant; le niveau de service fourni par le personnel itinérant.
- Le défaut de la part d'un transporteur aérien de fournir de l'oxygène thérapeutique à bord de l'aéronef et de prêter l'assistance qui répond aux besoins du voyageur.
- L'absence, chez un transporteur aérien, de méthodes de sélection des places propres à répondre aux besoins particuliers des voyageurs handicapés et le niveau de l'aide apportée par le personnel du transporteur; l'état général des chaises d'embarquement utilisées à deux aéroports.
- Le service fourni par le personnel d'un transporteur aérien après l'annonce qu'un vol serait retardé de neuf heures.

- L'incapacité d'un transporteur aérien de maintenir la sélection au préalable d'une place dans le cas de substitutions d'aéronef faites à la dernière minute; l'inaccessibilité des toilettes « accessibles » pour dames dans un aéroport.
- Le défaut de la part d'un transporteur aérien de fournir des places accessibles satisfaisantes et l'absence d'un fauteuil roulant de bord.
- Le niveau de service fourni par le personnel d'un transporteur aérien à une personne handicapée qui voyageait de Toronto à Victoria.
- La communication d'un faux renseignement par un transporteur aérien sur la présence d'insuline dans la trousse médicale à bord de l'aéronef.
- Le fait que le personnel du transporteur a fourni des renseignements erronés concernant un voyageur autonome au moment de la réservation, et le refus de transport qui en a découlé à l'aéroport.
- Le service fourni par un transporteur aérien pendant une correspondance.
- Le fait que le transporteur aérien a exigé qu'un voyageur ait un accompagnateur pour un voyage aller-retour entre Toronto et Düsseldorf, et la facturation du plein tarif pour l'accompagnateur.
- L'Office s'occupe en outre de quatre dossiers dans lesquels les décisions de l'ONT ont imposé un suivi.

examinera les renseignements fournis et communiquera les renseignements qu'il aura obtenus à la Commission de la santé publique, à moins qu'il ne soit avisé par la Commission de la santé publique qu'elle ne souhaite pas recevoir ces renseignements.

Mme Vecchiarelli a déposé une plainte semblable contre Canada 3000 au nom de son fils. Elle n'avait pu réserver à l'avance un siège près de la cloison pour lui. De plus, le personnel navigant avait insisté pour qu'on enlève à son fils son appareil de soutien du corps pendant le décollage et l'atterrissage. Le 20 avril 1995, l'ONT avait conclu, dans sa décision n° 208-A-1995, qu'il y avait eu un obstacle abusif aux possibilités

les a examinés et les a acceptés dans sa décision n° 470-A-1996 du 20 août 1996. Il n'a exigé aucune autre mesure.

12 décembre 1995. Il a conclu qu'il y avait eu un obstacle abusif et avait demandé à Air Canada de lui communiquer son programme de sensibilisation et d'indiquer à l'Office si ses employés et ses sous-traitants avaient reçu la formation prévue par le *Règlement sur la formation*. Il lui avait aussi demandé de mettre en œuvre des procédures concernant l'aide à apporter aux personnes en fauteuil roulant. Air Canada a fourni les renseignements demandés. L'Office

Mme Hamilton s'est plainte à l'ONT de la nature et de la qualité de l'assistance qu'Air Canada lui avait donnée et du fait qu'on ne lui avait pas fourni de fauteuil roulant à l'aéroport comme elle l'avait demandé. Après avoir effectué une enquête, l'Office avait rendu sa décision le

de déplacement du fils de Mme Vecchiarelli pour deux raisons : d'abord, le manque de sensibilité, de connaissances et de compréhension dont les agents et le personnel du transporteur avaient fait preuve en ce qui a trait aux besoins des personnes ayant une déficience et à leur installation à bord des aéronefs; ensuite, le manque manifeste de sensibilité des employés au sol et du personnel de bord du transporteur. En raison de ces lacunes, le transporteur n'avait pas pu fournir une assistance suffisante au fils et à la famille de Mme Vecchiarelli. Par l'arrêt n° 1995-A-159 du 20 avril 1995, l'ONT avait ordonné à Canada 3000 de lui fournir une copie de son programme de formation; le bulletin distribué à tout le personnel de bord pour l'informer des changements résultant de l'acceptation d'appareils pour soins médicaux pendant le décollage et l'atterrissage; un rapport donnant les détails de son programme de formation; une description des mesures prises pour que les préposés aux réservations et à la vente des services de transport sur ses vols soient au courant de la politique de réservation anticipée des sièges établie à l'intention des passagers ayant des besoins particuliers. Le transporteur a fourni tous les documents demandés. Dans sa décision n° 495-A-1996 du 11 septembre 1996, l'Office a conclu que le transporteur avait satisfait à toutes les exigences qui lui avaient été imposées par l'arrêt n° 1995-A-159 et la décision n° 208-A-1995, et qu'aucune autre mesure n'était imposée.



certaines des préposés contractuels aux services d'escalade de Royal, mais a demandé au transporteur de lui communiquer son programme de formation, y compris les renseignements prévus à l'annexe du *Règlement sur la formation*. Il l'a aussi prié de lui indiquer le nombre d'employés assujettis à ce règlement, la formation reçue et la date à laquelle celle-ci sera terminée. Il l'a enfin prié de lui fournir un rapport d'enquête sur la remise du fauteuil roulant de M. Rowe. Il examinera ces renseignements pour déterminer si le programme de formation de Royal se conforme aux exigences du *Règlement sur la formation*.

Mme Neelin a déposé une plainte au nom de sa mère contre Air Canada pour des raisons semblables [décision n° 597-A-1996 du

17 décembre 1996]. La plainte portait sur le niveau de service qu'Air Canada avait fourni à la mère de Mme Neelin. Cette dernière alléguait qu'on n'avait pas mis le fauteuil roulant de sa mère à la disposition de cette dernière à l'aéroport de Toronto, comme cela avait été demandé, que les employés du transporteur avaient mal manié le fauteuil roulant de la compagnie aérienne, ce qui avait causé une blessure à la mère de Mme Neelin, et qu'on n'avait pas fourni une aide suffisante à Toronto et à Londres après l'incident. L'Office a jugé que le fait que la passagère n'avait pu avoir son fauteuil à sa disposition et que les préposés avaient mal manié le fauteuil roulant de la compagnie

aérienne avait bel et bien constitué un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de cette passagère. Il a toutefois reconnu qu'Air Canada avait depuis donné une formation poussée à ses employés pour mieux sensibiliser ceux qui traitent avec le public voyageur aux besoins des personnes ayant une déficience et pour accroître leurs connaissances et leurs compétences dans ce domaine. L'Office n'était pas en mesure d'étudier l'élément de la plainte relatif aux dépenses engagées à la suite des blessures subies par la

## AUTORISATION MÉDICALE

sur cet élément de la plainte.

mère de Mme Neelin. Il a informé Mme Neelin qu'elle devrait lui fournir une liste détaillée des dépenses engagées en raison de ces blessures, ainsi que les raisons pour lesquelles ces dépenses devaient être considérées comme attribuables à l'obstacle abusif, si elle voulait que l'Office statue sur cet élément de la plainte.

Mme Mallet a déposé une plainte auprès de l'ONT [décision n° 554-A-1996 du 12 novembre 1996] parce que la compagnie aérienne Iberia d'Espagne avait refusé de la prendre comme passagère à bord du vol Mirabel-Madrid le 10 mars 1995, jugeant que l'état de santé de Mme Mallet nécessitait une autorisation médicale. L'Office a conclu que le refus d'Iberia était attribuable au manque de communication au moment de la réservation, et au fait que l'on n'avait pas consulté la passagère et son accompagnateur à l'aéroport, et que ce refus avait bel et bien constitué un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de la voyageuse. L'Office a exigé qu'Iberia rembourse à Mme Mallet les frais supplémentaires découlant directement de son refus.

## FOURNITURE DE L'ASSISTANCE DEMANDÉE

Mme Trempe a déposé une plainte contre Air Canada [décision n° 608-A-1996 du 31 décembre 1996]. Elle avait eu du mal à obtenir les services qu'elle avait demandés à l'avance pour son vol Vancouver-Montréal du 29 juillet 1996 (notamment l'attribution d'un siège et une assistance pour l'embarquement et pour les bagages à main). La plainte faisait aussi état de la manière dont on lui avait fourni cette assistance. L'Office a conclu qu'Air Canada n'avait pas fourni d'assistance depuis l'enregistrement initial jusqu'à la porte d'embarquement, service que Mme Trempe avait demandé au moins 48 heures avant le

ACCOMPAGNATEUR

Mme Muthanna a déposé une plainte contre Air India au nom de son mari, M. Muthanna [décision n° 534-A-1996 du 25 octobre 1996]. Air India avait refusé d'accepter M. Muthanna comme passager sans accompagnateur en raison de sa déficience visuelle. L'Office a déterminé que ce refus d'Air India avait constitué un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de M. Muthanna. L'Office a aussi estimé que la compagnie aérienne aurait pu facilement éviter l'incident si elle s'était dotée d'une politique adéquate concernant le transport des personnes ayant une déficience ainsi que les conditions applicables au transport des personnes ayant une déficience. Il a exigé qu'Air India lui présente un rapport sur les politiques et les méthodes qu'elle comptait élaborer et mettre en œuvre pour éviter qu'une situation semblable ne se reproduise. Pour montrer sa bonne volonté, le transporteur a remboursé le client de tous les frais réclamés.

Mme Falta a déposé une plainte semblable contre KLM Lignes aériennes royales néerlandaises (ci-après KLM) [décision n° 601-A-1996 du 20 décembre 1996]. La compagnie avait refusé de transporter Mme Falta sans accompagnateur de Mirabel à Amsterdam. L'Office a déterminé que l'avis donné à Mme Falta par KLM, suivant lequel elle devait voyager avec un accompagnateur, constituait un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de cette personne. Il a demandé à la compagnie aérienne de rappeler à ses médecins, par la voie d'un bulletin, que sa politique consiste à donner de l'aide aux personnes ayant une déficience à l'embarquement et au débarquement, et de communiquer à l'Office une copie de ce bulletin.

AMÉLIORATION

DE LA COMMUNICATION

Mme Jubber a déposé une plainte au nom de sa sœur, Mme Matthews, contre les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Ltée (ci-après Canadi\*n) [décision n° 479-A-1996 du 28 août 1996]. Elle alléguait que l'obligation de fournir des renseignements médicaux détaillés était une atteinte à la vie privée et que la place désignée et l'aide fournie par le personnel de Canadi\*n à l'aéroport de Goose Bay (Labrador) avaient constitué des obstacles aux possibilités de déplacement de sa sœur. L'Office a déterminé que les renseignements demandés sur le formulaire de Canadi\*n ne constituaient pas un obstacle abusif aux possibilités de déplacement de Mme Matthews. Quant aux volets de la plainte qui concernaient le niveau de service fourni, l'Office a estimé qu'un malentendu avait contribué à l'incident malheureux, sans pouvoir conclure de la preuve qu'il existait un obstacle abusif. L'Office a fait remarquer qu'une meilleure communication entre les parties aurait peut-être évité l'incident. Il n'a pas exigé d'autres mesures de la part du transporteur.

**BESOINS DE LA CLIENTÈLE**  
**EN FAUTEUIL ROULANT**

Dans une plainte déposée contre Royal Aviation Inc. (ci-après Royal) [décision n° 542-A-1996 du 28 octobre 1996], M. Rowe abordait divers éléments : la place qu'on lui avait attribuée, les changements d'itinéraire, l'assistance à l'embarquement et au débarquement, la remise tardive de son fauteuil roulant à l'arrivée, lors du trajet entre Ottawa et Orlando. L'Office a jugé que la place affectée à M. Rowe ne constituait pas un obstacle abusif, mais que le transporteur devait communiquer avec les voyageurs handicapés pour déterminer si la place qu'il leur attribuait est compatible avec leur déficience. L'Office a pris note de la formation reçue par

## AUTRES ACTIVITÉS

Le personnel a commencé à vérifier s'il était nécessaire d'apporter des modifications au Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience (ci-après le Règlement sur la formation). Il a aussi commencé à examiner ce règlement et la partie VII du Règlement sur les transports aériens, « Conditions de transport des personnes », pour déterminer quelles dispositions devraient être « désignées » par l'Office comme des textes dont la contre-venton est punissable d'une sanction administrative pécuniaire. Pour de plus amples détails sur les sanctions, voir la section du Chapitre un intitulée « Application des règlements ».

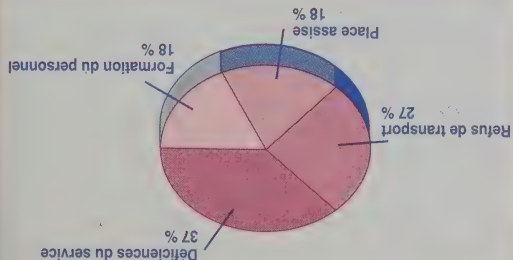
- la participation de personnes ayant une déficience au perfectionnement du personnel de transport;
- l'élimination de la « zone neutre » entre l'entrée principale de l'aéroport et le comptoir d'enregistrement du transporteur aérien;
- la prise en compte des besoins des personnes ayant une déficience au moment de la mise au point de nouvelles techniques ou installations, telle la billetterie électronique;
- la participation des personnes ayant une déficience à la conception ou à l'élaboration de services visant à mieux répondre aux besoins en information des voyageurs ayant une déficience sensorielle ou intellectuelle;
- l'amélioration des systèmes de communication dans les terminaux;
- la publication de renseignements sur l'aménagement des terminaux.

## ÉLIMINATION DES OBSTACLES ABUSIFS

Dans certains cas, lorsque les mesures d'éducation et d'autres initiatives n'ont pas amené le changement voulu, les voyageurs ayant une déficience qui rencontrent des obstacles dans le système de transport sous réglementation fédérale peuvent déposer une plainte auprès de l'Office. S'il conclut à l'issue de son enquête qu'il existe un obstacle abusif, l'Office peut ordonner la prise de mesures correctives visant à éliminer cet obstacle, le versement d'une indemnité des- tinée à couvrir les frais supportés par le voyageur en raison de l'obstacle, ou les deux à la fois.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'Office a pris en charge 11 plaintes que l'ONT avait reçues et sur lesquelles ce dernier n'avait pas encore statué. Il s'est aussi chargé de 6 dossiers découlant du suivi imposé par des décisions de l'ONT.

Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996, l'Office a aussi reçu 8 nouvelles plaintes. Pendant cette période, il a clos 9 dossiers : 3 plaintes reçues par l'ONT, 4 plaintes reçues par l'Office et 2 dossiers de suivi. Bien qu'il puisse entendre les plaintes relatives au transport aérien, ferroviaire et maritime, les 9 plaintes se rapportaient toutes au transport aérien. Il a aussi continué à étudier les 16 autres dossiers. Ces plaintes sont décrites plus amplement dans la section suivante.

PLAINTES SUR L'ACCESSIBILITÉ  
DECISIONS RENDUES, PAR PROBLÈME



port des personnes ayant une déficience. Il a modifié en fonction des observations de son Comité consultatif sur l'accessibilité. Il va le diffuser auprès du grand public en avril 1997, et tiendra compte des observations qu'on lui présentera.

## COMMUNICATION D'INFORMATIONS

Pour déterminer les entraves à la communication auxquelles les personnes ayant une déficience sont confrontées lorsqu'elles utilisent les transports aériens, l'Office a consulté plus de 50 groupes représentant les personnes aveugles, malvoyantes, sourdes ou malentendantes, et celles qui ont une déficience intellectuelle ou des difficultés d'apprentissage, ainsi que les transporteurs aériens et les exploitants des aéroports. Cette consultation l'a convaincu que les voyageurs handicapés se butaient bel et bien à des obstacles à la communication aux diverses étapes d'un déplacement en avion, et que la communication était un maillon faible de la chaîne. Il a rédigé un rapport provisoire contenant des recommandations sur la manière dont les compagnies aériennes et les exploitants des aéroports pourraient éliminer les obstacles décelés, et l'a distribué aux intéressés, qui avaient jusqu'en février 1997 pour lui communiquer leurs observations.

Les recommandations portent, entre autres, sur les questions suivantes :

- la publication d'une brochure fournissant des conseils aux voyageurs handicapés;
- la disponibilité de renseignements relatifs aux transports sur des médias substituts, telles des brochures décrivant des services et donnant des renseignements sur des voyages particuliers aux personnes ayant une déficience;
- l'offre de services ATS;

- Les aéronefs dotés d'une toilette accessible aux personnes en fauteuil roulant devraient transporter un fauteuil roulant de bord d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1997. L'exploitant d'un aéronef de 60 sièges passagers ou plus non doté d'une telle toilette devrait fournir un fauteuil roulant de bord sur demande aux passagers qui peuvent utiliser cette toilette, mais qui ne peuvent s'y rendre sans l'aide d'un tel fauteuil, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1999.

- Si leur configuration le permet, les aéronefs de 100 sièges passagers ou plus devraient offrir suffisamment d'espace de rangement dans la cabine pour transporter au moins un fauteuil roulant manuel appartenant à un passager.

L'Office procédera à des enquêtes périodiques pour suivre les progrès de la mise en œuvre du Code. Tout au cours de ce processus, l'Office continuera d'instruire chacune des plaintes pour déterminer s'il y a un obstacle abusif aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience.

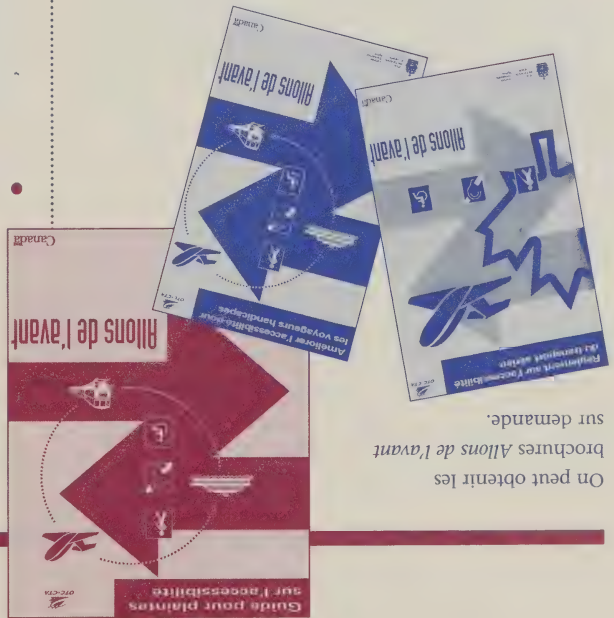
## CODES DE PRATIQUES DANS LES SECTEURS MARITIME ET FERROVIAIRE

Pendant la période visée, l'Office a distribué un projet de code de pratiques traitant du matériel de transport maritime aux membres du Comité consultatif sur l'accessibilité et aux exploitants extra-provinciaux de traversiers, en leur demandant de lui communiquer leurs observations. Après avoir analysé celles-ci, il a modifié le projet de code en conséquence. Il va publier son code de pratiques relatif aux aspects du transport maritime qui relèvent de sa compétence en 1997.

L'Office a aussi continué de travailler à un projet de code de pratiques portant sur l'accessibilité du matériel ferroviaire et les conditions de trans-



On peut obtenir les brochures *Allons de l'avant* sur demande.



## POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES ET MESURES DE COOPÉRATION

L'élaboration de règlements relatifs à l'accessibilité et le contrôle de leur application à tous les modes de transport de compétence fédérale sont des aspects importants du mandat de l'Office.

Pendant son premier semestre d'activité, l'Office a aussi examiné d'autres solutions que la réglementation, conformément à la politique gouvernementale qui consiste à apporter des changements par d'autres moyens que la réglementation. L'Office a adopté son premier code de pratiques intitulé *Code de pratiques – Accessibilité des aéronefs pour les personnes ayant une déficience (aéronefs à voilure fixe de 30 sièges ou plus)*. Il l'a lancé en novembre 1996, lors d'une manifestation publique à laquelle ont assisté des représentants des deux grands transporteurs aériens du Canada ainsi que les membres du Comité consultatif de l'Office sur l'accessibilité et le président du Comité consultatif du ministère des Transports sur le transport accessible. Les représentants des deux transporteurs aériens ont alors exprimé publiquement leur

appui à ce code, et indiqué qu'ils commenteraient bientôt à apporter des changements. Le Code de pratiques précise quels transporteurs aériens et aéronefs sont visés, quand et comment les transporteurs devraient l'appliquer et quels sont les critères d'accessibilité. Ces critères se résument ainsi :

- D'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1999, les aéronefs de 30 sièges passagers ou plus devraient tous répondre aux critères concernant la signalisation, l'éclairage, les escaliers d'embarquement intégrés, les mains courantes, les surfaces de plancher, l'espace à prévoir aux sièges passagers pour un animal aidant, les indicateurs tactiles de rang, les cartes supplémentaires d'information pour les passagers et la communication des annonces.

- Dans les aéronefs nouvellement construits et les aéronefs modifiés de 30 sièges passagers ou plus, 50 pour cent des places côté allée devraient être munies d'un accoudoir mobile du côté de l'allée d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1999.

- Les aéronefs qui ont plus d'une allée devraient être munis d'au moins une toilette accessible aux personnes ayant une déficience, dont les personnes dans un fauteuil roulant de bord, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1999, s'il s'agit d'aéronefs nouvellement construits, ou au 1<sup>er</sup> janvier 2002, s'il s'agit d'aéronefs modifiés.

- Les aéronefs qui ont une seule allée devraient être munis d'au moins une toilette accessible aux personnes ayant une déficience, à l'exception des personnes dans un fauteuil roulant de bord, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1999, s'il s'agit d'aéronefs nouvellement construits, ou au 1<sup>er</sup> janvier 2002, s'il s'agit d'aéronefs modifiés.

de l'Office, qui contient, entre autres, des renseignements sur les transports accessibles. De nombreuses personnes ayant une déficience, notamment les personnes sourdes, comptent de plus en plus sur ce support électronique pour communiquer avec les fournisseurs de services et obtenir des renseignements sur les programmes gouvernementaux.

## ACCÈS FACILE

Les numéros sans frais de l'Office, tant pour les communications vocales que pour les communications

On peut avoir accès rapide-  
ment et facilement au  
programme d'accessibilité  
de l'Office en composant  
les numéros suivants :  
1-800-883-1813 ou  
1-800-669-5575 (ATS).

pour les communications par télécopieur pour malentendants (ci-après ATS), ont continué à permettre aux personnes ayant une déficience d'avoir rapidement accès à des renseignements sur les programmes d'accessibilité de l'Office. Ce dernier reçoit aussi des demandes écrites de renseignements et de publications en provenance du Canada et de l'étranger. Il y répond dans les deux langues officielles en gros caractères, en braille ou sur audiocassette. Plus de 1 300 personnes ont composé les numéros sans frais pour demander des renseignements à l'Office ou obtenir son aide au sujet d'éventuels problèmes de déplacement. L'Office a envoyé plus de 9 600 brochures pendant la période visée.

La série *Allons de l'avant* de l'Office comprend les titres suivants :

*Améliorer l'accessibilité pour  
les voyageurs handicapés*  
*Règlement sur l'accessibilité  
du transport aérien*  
*Guide pour plaintes sur l'accessibilité*

genre, a renforcé l'importance que l'Office accorde à l'accessibilité et aux besoins des personnes ayant une déficience.

## PRENDRE LA PAROLE

L'Office juge important de fournir des renseignements sur l'accessibilité des transports à l'industrie et aux personnes ayant une déficience, et son personnel accepte les invitations à prononcer des conférences sur la question des déplacements des personnes ayant une déficience.

C'est ainsi que le personnel de l'Office a pris la parole dans le cadre de diverses manifestations, dont les suivantes : la 50<sup>e</sup> Conférence annuelle de la Worldwide Airline Customer Relations Association, où les délégués de plus de 54 transporteurs de 34 pays ont discuté des moyens de mieux servir la clientèle dans l'aviation commerciale, y compris les voyageurs handicapés; le Troisième Congrès paralympique, auquel ont participé des leaders du mouvement des sports et des droits des personnes ayant une déficience, des organisations du secteur des entreprises, des organisations non gouvernementales, des décideurs gouvernementaux et des chefs politiques provenant de tous les coins du monde, pour étudier et prévenir les problèmes qui se posent aux personnes ayant une déficience; la seconde conférence annuelle sur les chiens-guides tenue à New Westminster (C.-B.).

## INFOROUTE

L'Office s'est inscrit à l'Inforoute sur la déficience vers l'intégration et l'éducation (INDIE) parrainée par Développement des ressources humaines Canada. L'INDIE permet aux personnes ayant une déficience qui consultent ce site Internet de passer directement à la page d'accueil

et des commentaires sur les projets de dispositions concernant l'accessibilité. (La liste des membres de ce comité figure à l'Annexe D.) Ce comité comprend des représentants des groupes œuvrant pour les personnes ayant une déficience, de l'industrie, des constructeurs et d'autres ministères. Leur participation à cette consultation permanente permet à l'Office de trouver des solutions réalisables susceptibles de répondre aux besoins des voyageurs handicapés. Pendant la période de transition à l'issue de laquelle l'Office national des transports a été remplacé par l'Office des transports du Canada, quelques organisations se sont inquiétées de ce changement de nom. Comme les personnes ayant une déficience commencent tout juste à prendre conscience des avantages des programmes de l'ONT, l'Office craignait de voir disparaître les gains réalisés au fil des ans. Il faut énormément de temps et d'efforts pour faire con-



## Maintenance du statu quo

L'accessibilité demeure un aspect essentiel de la Loi.

L'Office entend accélérer la prise de mesures d'accessibilité dans le réseau de transport en adoptant des codes de pratiques à l'intonation de l'industrie, et il élaborera le cadre général dans lequel seront vraisemblablement envisagées les diverses questions susceptibles d'être soulevées en raison des plaintes relatives à l'accessibilité. L'Office a toujours le pouvoir de lever les obstacles abusifs dans le réseau de transport par la voie réglementaire, au besoin.

naître les services et les dispositions susceptibles de faciliter les déplacements de ces personnes. Pour empêcher cette confusion et dissiper toute incertitude quant à la continuation par le nouvel organisme du rôle joué par son prédécesseur, l'Office a pris plusieurs initiatives énergiques aussitôt après la promulgation de la Loi. Dans les jours qui ont suivi sa création, il a distribué un bulletin spécial annonçant le changement de nom à plus de 2 000 personnes qui lui avaient demandé de leur donner de l'information au sujet de l'accessibilité.

L'Office a fait publier des annonces dans les publications sur les déficiences, ainsi que dans le numéro spécial du *Globe and Mail* sur les déficiences, publié à l'automne. Il a fait paraître des messages dans les bulletins et les revues d'organismes travaillant avec les personnes ayant une déficience pour souligner que « l'accessibilité se poursuit ». Les membres du personnel ont transmis personnellement ce message dans les réunions et les conversations avec des représentants clés des personnes ayant une déficience. La série de brochures *Allons de l'avant* a été mise à jour en fonction des modifications législatives et décrites sur demande. Y figurent une description générale du programme, un guide pour le dépôt de plaintes et une explication des dispositions réglementaires touchant l'accessibilité du transport aérien.

Pour entamer cette consultation et ce dialogue renforcés, les membres de l'Office ont assisté à une réunion spéciale du Comité consultatif sur l'accessibilité en novembre 1996. Cette tribune a donné aux représentants de l'industrie et des organismes l'occasion de parler directement aux décideurs. Grâce aux exposés fort intéressants et au dialogue qui a suivi, on a pu saisir concrètement quels sont les problèmes qui se posent en matière d'accessibilité, du point de vue de l'industrie et du point de vue des voyageurs handicapés. Cette réunion, la première en son



# Les transports accessibles

**1** une des fonctions importantes de l'Office consiste à faire en sorte que les personnes ayant une déficience aient accès au réseau de transport sous réglementation fédérale

sans rencontrer d'obstacle abusif. Pour y arriver, l'Office travaille en étroite collaboration avec les consommateurs et l'industrie, et veille à l'application de plusieurs programmes.

## DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

L'accessibilité faisait partie intégrante de la politique nationale des transports énoncée dans la LTN de 1987, et il en va de même dans la nouvelle Loi sur les transports au Canada. L'Office est investi de pouvoirs qui lui permettent de s'assurer qu'aucun mode de transport de compétence fédérale ne pose d'obstacle abusif aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. L'Office peut notamment prendre des mesures dans les domaines suivants : les prix et autres conditions de transport; les installations de transport, leur équipement et leur signalisation; la formation du personnel des transports; la communication de l'information aux personnes ayant une déficience. Pour supprimer les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement de ces dernières, il effectue des recherches, des analyses et des enquêtes, fournit des renseignements

## PREMIER CONTACT

La consultation est une caractéristique essentielle des efforts constants de l'Office pour maintenir un système de transport accessible en éliminant les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. Il importe aussi que l'Office soit à l'affût des questions qui intéressent l'industrie et les consommateurs, pour être en mesure de répondre aux problèmes qui sont relevés. La consultation étant d'une importance vitale pour le programme, l'Office s'est doté d'un Comité consultatif sur l'accessibilité pour obtenir des conseils

ments et des conseils, et statue sur des plaintes. De grands progrès ont été faits sous le régime de l'ONT, et l'Office entend suivre la voie tracée par son prédécesseur.







# CHAPITRE QUATRE : LES TRANSPORTS ACCESSIBLES

Étant donné que le Canada ne possède pas de ses marchandises destinées au commerce extérieur, il doit compter sur les lignes maritimes d'autres pays pour fournir ces services. Les cartels de lignes maritimes étrangères, qui fixent conjointement leurs taux et conditions de service, existent depuis plusieurs décennies et sont acceptés par la majorité des pays commerçants. La législation canadienne soustrait ces cartels à l'application de certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence*, qui interdit la collusion entre des compagnies offrant les mêmes services.

Les associations de cartels de lignes maritimes, ou exemptions accordées par la *LDCM de 1987* après le dépôt de certains documents auprès de l'Office. Les conférences doivent déposer une copie de l'accord conclu entre les lignes maritimes, dans lequel sont exposés les arrangements relatifs au service et aux prix dont elles ont convenu. Les conférences doivent également déposer des copies de tous les tarifs communs auprès de l'Office. Les avis d'augmentation des tarifs doivent être déposés au moins 30 jours à l'avance.

Les avis d'augmentation des frais supplémentaires (facteurs de rajustement des devises, droits relatifs à la manutention au terminal, facteurs de rajustement pour le carburant) doivent être déposés au moins 14 jours à l'avance. L'accord de la conférence doit permettre à chaque membre de fixer des taux différents de ceux du tarif commun, soit le droit de prendre une mesure distincte. Les conférences sont autorisées à conclure des contrats de service confidentiels avec des expéditeurs, et des copies de ces contrats doivent être déposées auprès de l'Office. Dans ces contrats de service, l'expéditeur accepte d'expédier un volume minimal de trafic en contrepartie d'un prix généralement inférieur au taux régulier du tarif.

La *LDCM de 1987* comporte également un mécanisme selon lequel une personne peut déposer une plainte auprès de l'Office si elle estime que l'accord de conférence ou les mesures qui en découlent réduisent la concurrence et entraînent une augmentation des prix ou une réduction du service abusives. L'Office n'a reçu aucune plainte de cette nature au cours de la période visée par ce rapport. Cependant, il a reçu environ 3 500 pages de tarifs à déposer, 70 contrats de service et 6 modifications à des accords de base. Aucune nouvelle conférence n'a été constituée et 3 conférences ont été abolies au cours de la période visée. La liste des conférences qui desservent le Canada aux ports des côtes Est et Ouest et qui ont déposé des tarifs auprès de l'Office figure à l'Annexe C. Elle indique leur secteur d'activité, le nom des lignes qui en font partie ainsi que les ports d'escale.

nouvelles lignes directrices concernant l'étude de demandes.

Vers la fin de l'automne, l'Office a entrepris un sondage important auprès de l'industrie maritime pour mettre à jour ses diverses bases de données maritimes. Au terme du processus, soit au printemps 1997, l'Office prévoit publier sur support électronique la Liste de la marine marchande canadienne.

## LOI SUR LE PILOTAGE

La Loi sur le pilotage a entraîné la constitution de quatre administrations de pilotage au Canada, qui sont des sociétés d'État. Chaque administration de pilotage gère un système efficace de pilotage maritime dans des eaux canadiennes désignées, pour garantir la sécurité de la navigation. Chacune est habilitée à exiger des utilisateurs des droits de pilotage justes et raisonnables, les recettes devant établir l'autonomie financière de l'administration.

Chaque fois qu'une administration de pilotage veut augmenter ou modifier les droits perçus, un règlement modificatif des tarifs de pilotage décrivant la proposition d'augmentation ou de modification doit être publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Après la publication d'une proposition de tarif, toute personne estimant que le tarif proposé est préjudiciable à l'intérêt public peut déposer une opposition auprès de l'Office. Toutes les oppositions doivent être déposées dans les 30 jours suivant la date de publication de la proposition de tarif dans la *Gazette du Canada*.

Après le dépôt d'une opposition à une proposition de tarif de pilotage, l'Office doit faire enquête sur la proposition et décider si elle est préjudiciable à l'intérêt public. L'administration de pilotage doit se conformer à la décision de l'Office.

Le 9 novembre 1996, l'Administration de pilotage du Pacifique a publié une augmentation de tarif dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Le 26 octobre 1996, l'Administration de pilotage des Laurentides publiait une révision au Règlement sur les tarifs des bateaux-pilotes dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. L'Office n'a reçu aucune opposition relativement à l'une ou l'autre de ces modifications. Aucune autre augmentation de tarif n'a été publiée par les administrations de pilotage entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre 1996.

## LOI SUR L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

En vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent peut fixer des droits pour les services qu'elle offre, ainsi que pour l'entretien de la voie maritime et de son infrastructure. Toute personne qui estime que les droits exigés par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont discriminatoires peut déposer une plainte auprès de l'Office.

En vertu de la Loi, des droits peuvent également être fixés conformément à un accord entre le Canada et les États-Unis; le cas échéant, ces droits sont imposés par l'Administration, en conformité avec les directives données par le gouverneur en conseil.

L'Office n'a reçu aucune plainte concernant les droits de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au cours de ses six premiers mois d'activité.

## LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES

La LDCM de 1987 a été promulguée pour permettre aux cartels de lignes maritimes de desservir le commerce canadien d'import-export.



30 jours après la publication de la proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. À l'heure actuelle, l'administration de pilotage doit attendre la décision de l'Office avant de mettre en œuvre ses tarifs lorsqu'une opposition est déposée contre la proposition.

La *Loi maritime du Canada* comprend un nouveau mécanisme de résolution des différends relativement aux droits de ports. L'Office ferait enquête lorsque des personnes intéressées font valoir, par la voie d'une plainte, qu'un droit établi par une administration portuaire commerciale comporte une distinction injustifiée. L'Office communiquerait ses conclusions à l'administration portuaire, qui serait tenue de prendre les mesures adéquates.

## LOI SUR LE CABOTAGE

La *Loi sur le cabotage* a été promulguée en 1992 pour protéger les propriétaires et les exploitants de navires canadiens se livrant au cabotage au Canada. En vertu de la *Loi sur le cabotage*, l'Office détermine s'il existe des navires canadiens adaptés et disponibles pour fournir un service ou se livrer à une activité que l'on propose d'exercer à l'aide de navires non canadiens. Toute personne souhaitant utiliser un navire étranger pour faire du cabotage au Canada doit présenter une demande à Revenu Canada et, en même temps, présenter une copie de la demande à l'Office. L'Office doit déterminer s'il existe un navire canadien adapté et disponible pour exercer l'activité décrite dans la demande. Après réception de la demande, l'Office publie un « appel d'offres » auprès des propriétaires et exploitants de navires canadiens de la région où l'activité est censée avoir lieu. Au terme de la période d'offres et de commentaires, l'Office prend une décision relativement à la disponibilité de navires canadiens adaptés, et la communique à Revenu Canada.

Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996, l'Office a reçu 67 demandes d'utilisation de navires étrangers en eaux canadiennes. Dans 59 cas, l'Office a déterminé qu'il n'existait aucun navire canadien adapté; dans 3 cas, il a déterminé qu'un navire canadien adapté était disponible et dans 4 cas, la demande a été retirée. En règle générale, le demandeur retire sa demande lorsque des propriétaires et exploitants de navires canadiens ont répondu à l'appel d'offres de l'Office. Dans certains cas, les propriétaires canadiens offrent un navire qu'ils retirent ultérieurement lorsqu'ils prennent connaissance des détails de l'activité proposée et qu'ils se rendent compte que le navire n'est pas adapté. Une seule demande a été reportée à 1997.

En novembre 1996, l'Office a reçu une demande de R.F. Collins Customs Brokers Ltd., qui souhaitait utiliser des navires spécialisés pour participer au processus final de construction de la plate-forme Hibernia au large de Terre-Neuve. L'Office a publié un appel d'offres de navires canadiens et a reçu des offres de l'industrie. L'Office a estimé que les navires offerts étaient adaptés et disponibles, et publié une décision à cet égard le 23 décembre 1996. Le 31 décembre 1996, R.F. Collins Customs Brokers Ltd. a interjeté appel de la décision de l'Office auprès du gouvernement en conseil\*.

Outre l'étude des demandes susmentionnées, l'Office a participé à deux projets spéciaux. Le premier avait été lancé par le prédecesseur de l'Office, l'ONT. Le personnel a participé à une série de consultations avec des représentants du secteur du cabotage pour expliquer le processus de l'Office et aborder certaines préoccupations constatées au cours de l'examen des demandes de permis de cabotage : système accéléré pour les demandes urgentes, désignation des grands voiliers, demandes visant plusieurs navires, demandes de nature générale. Par suite de ces consultations, l'Office envisage de préparer de

\* Le gouvernement en conseil a émis une décision le 18 février 1997 qui est venue confirmer la décision de l'Office.

# Transport maritime

**E**n ce qui concerne le mode maritime, l'Office s'occupe des demandes, des plaintes et des enquêtes relatives à diverses activités maritimes qui relèvent de la compétence fédérale.

Les fonctions de l'Office dans le secteur maritime sont définies dans la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le cabotage, la Loi sur le pilotage, la Loi sur l'Administration de la

voie maritime du Saint-Laurent et la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes.

L'entrée en vigueur de la Loi n'a rien changé au mandat conféré à l'Office par les diverses lois touchant le transport maritime. Par contre, des changements à l'industrie du transport maritime sont en cours depuis la fin de 1995. En décembre 1995, plus précisément, le ministre des Transports a annoncé une Politique maritime nationale, dont l'un des objectifs était de commercialiser les activités de la voie maritime du Saint-Laurent et des grands ports du Canada, et qui comportait des modifications au mode de prestation des services de pilotage maritime. En juin 1996, le projet de loi C-44, la *Loi maritime du Canada*, a été déposé à la Chambre des communes pour donner effet aux objectifs de la politique maritime\*. Le 17 juillet 1996, le ministre des Transports a annoncé la signature d'une lettre d'intention avec un groupe d'utilisateurs de la

voie maritime, qui prévoyait la création d'une société sans but lucratif chargée d'exploiter la voie maritime du Saint-Laurent. La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sera abrogée à l'adoption de la *Loi maritime du Canada*. La responsabilité de fixer les droits de la voie maritime sera transférée à la société sans but lucratif. Bien que la *Loi maritime du Canada* permette la commercialisation des activités de la voie maritime du Saint-Laurent, elle maintient le mandat de l'Office de faire enquête sur toute plainte selon laquelle un tarif existant relativement à la voie maritime comporte une distinction injustifiée. La *Loi maritime du Canada* comporte une modification à la Loi sur le pilotage selon laquelle les administrations de pilotage seraient habilitées à mettre en œuvre leurs propositions tarifaires





# CHARTER TROIS ; TRANSPORT MARITIME





# SUBVENTIONS VERSÉES EN 1996

PAIEMENTS EFFECTUÉS DU  
1<sup>er</sup> JANV. AU 30 JUIN 1996

PAIEMENTS EFFECTUÉS DU  
1<sup>er</sup> JANV. AU 30 DÉC. 1996

## CHEMINS DE FER DE LA CLASSE I

CN

Dans le cas de la demande finale de 1993

Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995

Dans le cas de la demande initiale de 1995

Dans le cas de la demande anticipée de 1996

546 408 \$

3 225 939 \$

52 864 \$

182 256 \$

Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995

Dans le cas de la demande anticipée de 1996

CP

## CHEMIN DE FER DE LA CLASSE II

Ontario Northland Transport Commission

Dans le cas de la demande finale de 1992

Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995

Dans le cas de la demande anticipée de 1996

250 880 \$

1 341 687 \$

Quebec North Shore & Labrador

Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995

Dans le cas de la demande anticipée de 1996

131 616 \$

972 033 \$

Algoma Central Railway

Dans le cas de la demande anticipée de déc. 1995

Dans le cas de la demande anticipée de 1996

148 775 \$

483 054 \$

CSX Transportation, Inc.

Aucun paiement n'a encore été approuvé

0

0

TOTAUX

7 335 512 \$

1 382 277 \$

L'adoption de la Loi a entraîné la disparition des programmes traditionnels de subventions relatives aux embranchements et aux services ferroviaires voyageurs dont l'application relevait de l'Office. Ce dernier a toutefois l'obligation de statuer sur les demandes en instance faites en vertu de l'article 178 de la LTN de 1987 et de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer. Les demandes de subventions ayant trait à des activités pertinentes existant avant le 30 juin 1996 sont étudiées par l'Office en vertu d'un programme de transition qui devrait se terminer en 1998.

En ce qui a trait aux subventions pour des embranchements, les demandes sont présentées par des chemins de fer de compétence fédérale qui seront dédommages des pertes réelles découlant de l'exploitation d'un embranchement dont le maintien avait été ordonné en vertu d'un arrêté de l'ONT, Le CN et le CP peuvent présenter trois demandes de subvention portant sur chaque année d'exploitation d'un embranchement admissible : une **demande anticipée** permet au chemin de fer de toucher une subvention limitée au cours de l'année visée, en guise d'avance de fonds au titre de ses pertes évaluées avec retenue; une **demande initiale** permet un autre paiement fondé sur des données financières et opérationnelles préliminaires, si elle est présentée avant le mois de juillet de l'année suivante; une **demande finale** permet un paiement final fondé sur les données définitives du chemin de fer.

L'Office effectue les paiements et les règlements rajustés après avoir analysé chaque demande, et vérifie les données financières et opérationnelles sur chaque ligne dont l'exploitation, selon le chemin de fer, a engendré des pertes.

Un processus analogue a été institué à l'égard ferroviaires voyageurs.

Le tableau suivant montre les demandes de subvention traitées par l'Office en 1996, le montant du paiement touché par chaque chemin de fer admissible de la classe I ou II qui a présenté une demande, et le genre de paiement. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'Office a versé 906 101 \$ aux chemins de fer de la classe I, et 476 176 \$ à ceux de la classe II, soit un total de 1 382 277 \$. À titre de comparaison, on indique également les paiements de subvention effectués entre janvier et juin 1996 en vertu des anciennes dispositions législatives.

On trouvera dans la partie II de la *Gazette du Canada* d'autres renseignements sur le programme de subventions.

# SITUATION À LA FIN DE L'ANNÉE (1996) POUR CERTAINS CAS TIRÉS DU PLAN TRIENNAL DU CN ET DE CELUI DU CP

Subdivisions ferroviaires Intentions selon le plan Milles de voie Statut

Chandler du CN	cessation d'exploitation	56,1	annoncée le 3 sept.
Cowan du CN	cessation d'exploitation	83,5	annoncée le 3 sept.
Lac La Biche du CN	cessation d'exploitation	39,0	annoncée le 3 sept.
Lampman du CN	cessation d'exploitation	4,5	annoncée le 3 sept.
Oak Point du CN	cessation d'exploitation	123,2	annoncée le 3 sept.
Sorel du CN	cessation d'exploitation	2,7	annoncée le 3 sept.
Saint-Raymond du CN	cessation d'exploitation	14,9	annoncée le 3 sept.
Steep Rock du CN	cessation d'exploitation	12,1	annoncée le 3 sept.
Taschereau du CN	cessation d'exploitation	82,4	annoncée le 3 sept.
Waterways du CN	cessation d'exploitation	162,9	annoncée le 3 sept.
Winnipegosis du CN	cessation d'exploitation	10,9	annoncée le 3 sept.
Cascapedia du CN	transfert	98,0	cédée le 1 <sup>er</sup> déc.
Chandler du CN	transfert	48,1	cédée le 1 <sup>er</sup> déc.
Vankleek du CN	transfert	20,8	cédée le 22 nov.
Goderich du CP	cessation d'exploitation	3,1	annoncée le 6 déc.
Cartier du CP	transfert	76,2	cédée le 30 oct.
Chalk River du CP	transfert	114,8	cédée le 30 oct.
Newport du CP	transfert	58,4	cédée le 28 sept.
North Bay du CP	transfert	117,3	cédée le 30 oct.
Sherbrooke du CP	transfert	59,7	cédée le 10 oct.
Stanbridge du CP	transfert	13,7	cédée le 30 oct.
Saint-Guillaume du CP	transfert	28,0	cédée le 10 oct.

## AUTRES ACTIVITÉS DE RATIONNALISATION FERROVIAIRE

L'article 32 de la Loi permet à l'Office de réviser, d'annuler ou de modifier une décision ou un arrêté en raison de faits nouveaux ou de l'évolution des circonstances. En réponse à une demande présentée par la McAsphalt Industries, l'Office a modifié la date d'entrée en vigueur d'un arrêté précédant de l'ONT, qui avait autorisé la cessation d'exploitation de l'embranchement de la subdivision Scarborough Pit du CP, le 5 novembre 1996. À la demande de la McAsphalt Industries et du CP, il a décidé de reporter la cessation d'exploitation au 10 janvier 1997.

avait fait l'objet d'une cessation d'exploitation, à savoir le tronçon de 5,2 milles constitué par la subdivision Big River du CN, en Saskatchewan. Toujours à la fin de l'année, 10 tronçons avaient été transférés et 12 autres, qui avaient fait l'objet soit d'un transfert, soit d'une cessation d'exploitation, étaient encore en vente. Le tableau suivant fournit d'autres précisions sur la situation de tous les tronçons ferroviaires que les chemins de fer ont activement essayé de transférer ou de cesser d'exploiter en 1996. Il indique également les intentions du CN et du CP selon le plan initial publié et le nombre de milles parcourus.



## ARRÊTÉS SUR LA CESSATION D'EXPLOITATION DE LIGNES DE CHEMIN DE FER EN 1996

Arrêtés	Dates	Subdivisions ferroviaires	Milles	Date de prise d'effet	Origines-destinations
1996-R-48	6 fév. 1996	Outlook/KerRobert du CP	5,0	7 mars 1996	De Broderick à Outlook
1996-R-74	22 fév. 1996	Montmagny du CN	7,8	22 fév. 1997	De Harlaka à Saint-Romuald
1996-R-152	18 avr. 1996	Beachburg du CN	125,8	18 mai 1996	De Pembroke à Nipissing
1996-R-173	30 avr. 1996	Newmarket du CN	77,1	30 mai 1996	De Yellek à Capreol
1996-R-217	4 juin 1996	Blenheim de CSXT	27,8	31 déc. 1996	D'East Blenheim à West Lorne

Un chemin de fer de compétence fédérale peut transférer une ligne ou en cesser l'exploitation conformément aux procédures énoncées dans les articles 141 à 146 de la Loi. En vertu de cette dernière, il peut mettre fin à cette exploitation après avoir dressé et rendu public un plan triennal indiquant son intention de maintenir, de transférer ou de cesser d'exploiter tout tronçon de son réseau ferroviaire, et tenté sans succès de vendre cette ligne à des entrepreneurs privés qui l'auraient exploitée comme ligne de chemin de fer, ou au gouvernement qui lui aurait trouvé un usage quelconque. Si le chemin de fer offre la ligne au gouvernement, le transfert doit s'effectuer selon une valeur ne dépassant pas la valeur nette de récupération. L'une ou l'autre partie peut demander à l'Office de calculer cette dernière. Depuis la mise en œuvre de la Loi, l'Office n'a reçu aucune demande de ce genre.

Le CN et le CP ont publié chacun leur plan triennal en août 1996, et se sont mis à concrétiser leurs intentions dans le cas d'un certain nombre de tronçons ferroviaires. À la fin de l'année, une seule ligne n'avait pu être vendue et

Par suite de la promulgation de la nouvelle loi le 1<sup>er</sup> juillet 1996, les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale n'ont plus besoin de l'approbation de l'Office pour cesser d'exploiter une ligne. Mais avant cette modification législative, l'ONT a rendu des décisions au sujet de cinq demandes des chemins de fer. Bien que ces décisions aient été rendues avant le 1<sup>er</sup> juillet 1996, certaines des dates de cessation d'exploitation s'inscrivaient dans le second semestre de 1996 et au début de 1997. Les décisions en question approuvaient la cessation d'exploitation de 235,7 milles de voie en 1996, et de 7,8 milles supplémentaires en 1997. On trouvera dans le tableau suivant des précisions à ce sujet.

## RATÉRIALISATION FERROVIAIRE ET RÉGLEMENT DE LA QUESTION DES SUBVENTIONS DÉCISIONS DE CESSATION D'EXPLOITATION

préliminaires avec trois autres provinces qui pourraient être désireuses de voir appliquer les lois sur les franchissements ferroviaires en ce qui a trait aux chemins de fer qui relèvent de leur compétence.

## ACTIVITÉS DE RATÉRIALISATION FERROVIAIRE EN VERTU DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA



## DÉPLACEMENT DE LIGNES DE CHEMIN DE FER DANS LES ZONES URBAINES

En vertu de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer,

une province et toutes les municipalités d'une zone urbaine désignée peuvent s'entendre sur un plan de transport et financier touchant l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer dans cette zone. L'Office a le pouvoir d'ordonner que des modifications soient apportées à l'exploitation ferroviaire, y compris la cessation de cette dernière sur les lignes de chemin de fer désignées, si ce plan est déposé auprès de l'Office et reçoit son approbation.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'Office n'avait aucune demande en cours de traitement, et il n'en a reçu aucune avant le 31 décembre. Mais il avait reçu de nombreuses demandes de renseignements de municipalités au sujet de l'utilisation possible de ces dispositions.

## LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

oblige l'Office à protéger l'environnement en s'assurant que les répercussions environnementales de tout projet exigeant son approbation ont été envisagées. L'Office fait un examen préalable de l'évaluation environnementale jointe à chaque demande d'arrêt. Après le processus d'examen, il permet l'exécution du projet en se fondant sur les mesures d'atténuation suggérées par le promoteur, ou l'interdit, ou encore renvoie la question au ministre de l'Environnement pour une étude globale, un processus de médiation ou l'examen en comité.

L'Office a reçu 119 demandes en vertu de la nouvelle loi ou de la Loi sur les chemins de fer au

## ACCORDS ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES SUR LES FRANCHISSEMENTS

cours de la période visée. Toutes les demandes ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Dans chaque cas, l'Office a permis l'exécution du projet lorsqu'il était convaincu que les mesures d'atténuation indiquées par le promoteur feraient en sorte qu'il n'y ait aucune incidence défavorable sur l'environnement. Il n'a saisi le ministre de l'Environnement d'aucun projet. Il doit également assurer le suivi en ce qui a trait aux répercussions environnementales de bon nombre de ses projets qu'il a autorisés. Un certain nombre de ses arrêts comprenaient des clauses conditionnelles qui l'obligeaient à faire en sorte que les promoteurs respectent les obligations environnementales qui y étaient énoncées, en examinant et en approuvant les documents déposés, en consultant lesdits promoteurs et en tenant au besoin des réunions sur place.

Aux termes de la Loi, le ministre des Transports peut conclure, avec ses homologues provinciaux, des accords qui prévoient l'application des lois concernant les franchissements ferroviaires dans le cas des personnes qui exploitent un chemin de fer de compétence provinciale. En juillet 1996, le ministre des Transports a conclu un accord avec son homologue de l'Ontario. Cet accord permet à l'Office d'appliquer les articles de la Loi et de la LSF qui se rapportent aux franchissements ferroviaires, relativement aux chemins de fer d'intérêt local assujettis à la Loi sur les chemins de fer d'intérêt local. L'Ontario a édicté cette loi en 1995. L'Office peut maintenant prendre des arrêtés et résoudre des différends dans le cas de cinq chemins de fer de compétence provinciale énumérés dans l'annexe de l'accord. Au cours de la période visée, il a eu également des discussions

## CERTIFICATS D'APTITUDE

La Loi permet à quiconque de construire ou d'exploiter un chemin de fer à condition d'être titulaire d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office. Ce dernier délivre ce certificat lorsqu'il est convaincu que la protection assurée par l'assurance responsabilité civile sera suffisante pour la mise en œuvre du projet. Il peut également modifier un certificat en vigueur pour tenir compte des changements dans les activités ferroviaires, ou bien suspendre ou annuler ce certificat s'il y a lieu.

En juillet 1996, l'Office a avisé tous les

chemins de fer fédéraux connus des changements découlant de la Loi, ainsi que de leurs obligations éventuelles. Au cours de la période visée, il a reçu neuf demandes de certificat d'aptitude. Il a délivré le premier certificat à la St. Lawrence and Hudson Railway Company (ci-après la SL&HR), pour lui permettre de commencer ses activités en octobre 1996. Il a par la suite annulé ce certificat lorsqu'il en a délivré un autre au CP, qui englobait la SL&HR. La Trans-Ontario Railway Company et la Norfolk and Western Railway Company se sont également vu décerner un certificat d'aptitude au cours de la période en question, qui les autorise à exploiter leurs services au Canada. L'Office s'attend à recevoir un certain nombre de nouvelles demandes au début de 1997, étant donné que la période d'exemption d'un an accordée aux chemins de fer de compétence fédérale en activité au 30 juin 1996 expirera le 1<sup>er</sup> juillet 1997.

## AUTORISATION DE CONSTRUIRE UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER

À quelques exceptions près, il est interdit à une compagnie de chemin de fer de construire une ligne sans avoir reçu l'autorisation de l'Office. Pour décider si l'emplacement de la

## DÉCISIONS SUR CE QUI CONSTITUE UNE VOIE DE CHEMIN DE FER

l'Office décide en fait de ce qui constitue une voie de triage, une voie d'évitement, un épi ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer, pour déterminer si cette voie est assujettie aux dispositions sur le transfert et sur la cessation d'exploitation contenues dans la Loi. L'Office a pris deux décisions de ce type au cours de la période visée, par lesquelles il a autorisé la cessation d'exploitation de deux épis de ce type sans que les compagnies en question n'aient à se conformer aux dispositions de la Loi en matière de cessation d'exploitation.

l'Office prend en considération les besoins en matière d'exploitation et de services ferroviaires, les intérêts respectifs des localités qui seront touchées par la ligne en question, et les répercussions sur l'environnement.

Au cours de la période visée, l'Office a approuvé deux demandes relatives à la construction d'une ligne de chemin de fer, qui étaient actives au 1<sup>er</sup> juillet 1996. Ces deux approbations ont permis de déplacer une voie ferrée et d'implanter une voie de raccordement, ce qui a amélioré la desserte par le CN de la raffinerie Ultramar, près de Saint-Romuald (Québec). L'Office n'a été saisi d'aucune nouvelle demande d'approbation, bien qu'il ait reçu des demandes de renseignements au sujet de la marche à suivre pour construire une nouvelle ligne de chemin de fer dans l'Ouest canadien.

pouvoirs généraux de juger si un chemin de fer donne à respecter son obligation de causer le moins de dommages possible. Une seule plainte relative au drainage était en cours à la fin de l'année. En vertu de la Loi sur les chemins de fer, qui lui confèrait auparavant son mandat, l'Office était saisi, le 1<sup>er</sup> juillet 1996, de cinq plaintes sur ce sujet qui, à la fin de l'année, étaient à l'étude. Toujours le 1<sup>er</sup> juillet 1996, il était saisi de quatre plaintes concernant des emprises, sur lesquelles il a statué dans le courant de l'année.

## RÉPARTITION DES COÛTS

### DES INSTALLATIONS FERROVAIRES

Aux termes de la LSF, l'Office peut décider de la répartition des coûts de construction, de modification, d'entretien ou d'exploitation d'une installation ferroviaire lorsque les parties intéressées n'arrivent pas à s'entendre. Une installation ferroviaire comprend non seulement les franchissements routiers et par desserte, mais aussi les lignes de chemin de fer et leurs structures de soutien, tous les systèmes d'aiguillage ou de signalisation tels que les dispositifs de protection de passage à niveau, et toute autre structure, comme une clôture longeant ou croisant une ligne de chemin de fer, ou encore située à côté d'elle, qui facilite l'exploitation ferroviaire.

La Loi a puisé dans la LSF les définitions de « franchissement routier », « franchissement par desserte » et « desserte », ainsi que les indications de l'article 16 au sujet de la répartition par l'Office des frais occasionnés par les installations ferroviaires. L'Office s'est inspiré de ce processus pour prendre toutes ses décisions sur la répartition des frais en vertu de la Loi, dans le cas des franchissements routiers et des franchissements par desserte de lignes de chemin de fer. De plus, neuf demandes de répartition des coûts d'autres

## DOMMAGES-INTÉRÊTS AU TITRE DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

En vertu de la LSF, lorsqu'une compagnie de chemin de fer passe sur un terrain contigu afin d'intervenir pour prévenir toute situation qui pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ferroviaire, l'Office peut déterminer les dommages-intérêts à payer au propriétaire, au locataire ou à l'occupant de ce terrain contigu à la ligne de chemin de fer qui a subi une perte. L'Office a répondu à des demandes de renseignements de nature générale au sujet de ses responsabilités en vertu de l'article 26 de la LSF, au cours de la période visée, mais il n'a reçu aucune demande officielle de dommages-intérêts.

installations ferroviaires étaient en instance le 1<sup>er</sup> juillet 1996, dont huit étaient à l'étude à la fin de l'année. Il a reporté à 1997 une demande supplémentaire reçue au cours de la période visée.

Il convient de signaler une importante décision rendue par l'Office au sujet d'un différend relatif à la répartition des frais d'installation et d'entretien futur de clôtures dans la subdivision Bala du CN, située dans l'agglomération de Toronto. L'Office a décidé que les clôtures érigées le long de lignes de chemin de fer étaient des installations ferroviaires. On peut appliquer l'article 16 de la LSF pour résoudre tout différend sur la répartition des frais qui porte sur les clôtures de chemin de fer. L'Office a précisé que celles-ci étaient avantagieuses tant pour le CN que pour la municipalité de la Communauté urbaine de Toronto. Celle-ci en appelle de cette décision devant la Cour d'appel fédérale.



## PASSAGES PRIVÉS

L'Office peut décider si un propriétaire foncier a droit à un passage convenable croisant le chemin de fer. Si ce droit n'est pas prévu par la Loi, l'Office peut néanmoins autoriser par arrêté la construction d'un passage, et en fixer les conditions relatives à la construction et à l'entretien.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'Office était saisi de neuf demandes ou plaintes au sujet de passages privés (appelés autrefois « passages de ferme » dans la *Loi sur les chemins de fer*). À la fin de l'année, il avait donné suite à quatre d'entre elles et il examinait les cinq autres. L'Office a reçu cinq demandes sous le régime de la Loi, et il a statué sur deux d'entre elles avant le 31 décembre 1996.

## DOMMAGES RÉSULTANT DE LA CONSTRUCTION OU DE L'EXPLOITATION D'UNE LIGNE

### DE CHEMIN DE FER

En cas de plainte, l'Office décide si la compagnie de chemin de fer visée a respecté son obligation de causer le moins de dommages possible lors de la construction ou de l'exploitation de la ligne.

Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'ONT faisait enquête sur les plaintes au sujet du bruit, de la pollution ou des vibrations provoquées par l'exploitation des chemins de fer, en vertu des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*. L'Office a statué sur 6 des 12 plaintes en instance au 1<sup>er</sup> juillet 1996, et les 6 autres sont encore à l'étude. L'Office continuera à s'occuper de ce type de plaintes à l'égard desquelles la Loi lui confère du reste des pouvoirs plus larges. Il a reçu 5 plaintes au cours de la période visée, dont 2 étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

L'Office reçoit également des plaintes au sujet du drainage et des emprises, en vertu de ses

travail à effectuer relativement à des franchissements routiers ou à des systèmes d'avertissement de passage à niveau, ou encore pour tous les autres travaux de construction ou d'entretien de lignes de chemin de fer. L'Office émet ces directives, que peuvent utiliser les parties concernées par des travaux de construction ferroviaires, et résout les plaintes qui découlent de leur utilisation.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'Office n'avait qu'une plainte en cours au sujet des frais occasionnés par ses directives. Il l'a réglée pendant l'année. Après l'adoption de la Loi, il a reçu quatre plaintes supplémentaires, et deux d'entre elles étaient encore actives à la fin de l'année. Son personnel a également répondu à de nombreuses demandes de renseignements et tenu des réunions avec les représentants de l'industrie au sujet du contenu et de l'utilisation future des directives en question.

## FRANCHISSEMENTS FERROVIAIRES D'AUTRES LIGNES DE CHEMIN DE FER

On peut déposer auprès de l'Office des accords au sujet de la construction de lignes de chemin de fer devant en franchir d'autres. Ils deviennent alors des arrêts de l'Office, qui autorisent les travaux selon les conditions prévues à l'accord. Lorsque deux chemins de fer n'arrivent pas à s'entendre, l'Office peut, par un arrêté, autoriser la construction d'un franchissement ferroviaire ou tout autre travail connexe.

On n'a déposé auprès de l'Office aucun accord pour la construction d'une ligne de chemin de fer devant en franchir une autre, et il n'a reçu aucune demande nouvelle entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre 1996.



## FRANCHISSEMENTS ROUTIERS DE LIGNES DE CHEMIN DE FER

Les administrations routières et les compagnies de chemin de fer peuvent conclure, et déposer devant l'Office, des accords au sujet de la construction, de la reconstruction et de l'entretien des franchissements routiers de lignes de chemin de fer, ou de la répartition des frais occasionnés par ces derniers. Ces accords deviennent des arrêtés de l'Office. Si les parties ne peuvent s'entendre sur un aspect quelconque du franchissement, l'une ou l'autre d'entre elles peut demander à l'Office de trancher la question.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'Office avait été saisi de 80 demandes de franchissements routiers de lignes de chemin de fer. Il avait donné suite à 58 d'entre elles, en autorisant la construction ou la modification de passages à niveau et de sauts-de-mouton, et en répartissant les frais de construction et d'entretien entre les parties. À la fin de l'année, 22 demandes étaient encore actives. Sous le régime de la nouvelle loi, l'Office a reçu 41 demandes relatives à des franchissements routiers de lignes de chemin de fer et en a réglé 27 avant le 31 décembre 1996. Les 14 autres devront être traitées. Un accord a été déposé auprès de l'Office en 1996, en vue d'un arrêté de ce dernier. Toutefois, les chemins de fer de la classe I ont informé l'Office que le nombre d'accords présentés augmentera sensiblement en 1997.

L'Office reçoit également les plaintes au sujet des franchissements routiers. Au 1<sup>er</sup> juillet 1996, trois plaintes étaient en cours, dont deux ont été réglées avant le 31 décembre. En vertu de la loi, l'Office a reçu cinq autres plaintes après le 1<sup>er</sup> juillet 1996. Il a reporté à 1997 l'examen de trois d'entre elles.

## DIRECTIVES

Les entreprises de services publics et les compagnies de chemin de fer peuvent conclure des accords au sujet de la construction, de la reconstruction et de l'entretien de franchissements par desserte de lignes de chemin de fer, ou de la répartition des frais afférents, et les déposer auprès de l'Office. Ces accords deviennent alors des arrêtés de ce dernier. Si les parties ne peuvent s'entendre sur un aspect quelconque d'un franchissement, l'une ou l'autre d'entre elles peut demander à l'Office de trancher la question.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1996, l'Office avait reçu 15 demandes au sujet de franchissements par desserte de lignes de chemin de fer. Avant la fin de l'année, il a pris 14 arrêtés autorisant 14 nouveaux franchissements de lignes de chemin de fer par un pipeline ou des fils, et répartissant les frais de construction et d'entretien entre les parties. Sous le régime de la nouvelle loi, il a reçu 11 demandes, dont 7 avaient été réglées à la fin de décembre 1996, et 4 devaient être résolues sous peu.

L'Office élabore les *Directives de l'annexe « A » - Taux ferroviaires pour l'entretien et la construction*, pour aider les chemins de fer et les autres parties comme les administrations routières ou les entreprises de services publics à élaborer leurs accords de répartition des frais. Il peut également ajouter ces directives à n'importe lequel de ses arrêtés qui permet la construction d'un franchissement ou dans lequel il a réparti les frais de construction ou d'entretien. Il s'agit d'une série d'instructions qui permettent l'évaluation des frais ferroviaires par une tierce partie, et établissent un mécanisme cohérent et national de facturation du

## FRANCHISSEMENTS PAR DESSERTE DE LIGNES DE CHEMIN DE FER

## INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

La nouvelle loi a des répercussions importantes sur les chemins de fer canadiens et sur les parties qui interagissent avec eux sur des questions d'infrastructure. Y ont été intégrés et regroupés bon nombre des articles de la Loi sur les chemins de fer sur la construction de lignes et les questions relatives aux passages à niveau. Elle indique un nouveau moyen pour autoriser les chemins de fer à construire ou à exploiter des lignes, tout en maintenant les anciennes fonctions de répartition des frais et de règlement des différends. Elle permet également une nouvelle disposition qui permet au Ministre de conclure des accords avec une province et de charger l'Office d'appliquer la loi relative aux passages à niveau au nom de cette dernière.

En général, les responsabilités de l'Office dans ce domaine sont notamment le règlement des différends entre les chemins de fer et des parties comme les municipalités ou les administrations routières, les entreprises de services publics, les propriétaires de terrains adjacents ou autres parties susceptibles de désirer avoir droit de passage, ou encore d'être touchées par les décisions desdits chemins de fer ou d'avoir un différend avec ceux-ci; l'**approbation** de la construction d'installations ferroviaires; la **détermination** d'une assurance responsabilité civile suffisante relativement à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer.

### **L**a nouvelle loi a des répercussions importantes sur les chemins de fer canadiens et sur les parties qui interagissent avec eux sur des questions d'infrastructure.

- la méthode générale à suivre pour calculer les frais ferroviaires;
- le nouveau processus de cessation d'exploitation de ligne;
- les questions relatives aux chemins de fer d'intérêt local;
- les données et les renseignements ayant trait aux paiements effectués en vertu de la LTGO ainsi qu'aux derniers paiements et demandes de subventions sous le régime de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique;
- les niveaux de service ayant trait aux services ferroviaires voyageurs et marchandises;
- les tarifs, les prix (notamment les prix de ligne concurrentiels), les droits de stationnement, la responsabilité et les questions réglementaires;
- les dispositions sur l'usage commun des voies et les droits de circulation;
- les plans triennaux des chemins de fer;
- les taux maximums de transport du grain par point d'origine et point de destination;
- le statut des embranchements tributaires du transport du grain et le nombre de milles parcourus, ainsi que le calcul des frais afférents;
- l'examen législatif du réseau de transport et de maintenance du grain;
- les changements législatifs influant sur la réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest.

## AUTRES ACTIVITÉS

Pendant l'automne de 1996, le président et les gestionnaires principaux responsables du transport ferroviaire ont participé à des réunions publiques de l'Office avec divers représentants des groupes de céréaliculteurs, des sociétés et organismes céréaliers, des compagnies de chemin de fer, des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que des organismes connexes (notamment la Commission canadienne du grain et la Commission canadienne du blé). Ces réunions ont donné aux participants l'occasion d'en apprendre davantage sur la Loi de même que sur la structure et le rôle de l'Office. En outre, elles ont fourni une tribune permettant de faire état des questions et des préoccupations en matière de transport du grain. Les questions suivantes ont particulièrement intéressé les participants : l'utilité des dispositions sur l'accès concurrentiel dans une situation où les chemins de fer demandent tout simplement, la plupart du temps, le taux maximum admissible pour le transport du grain; la difficulté d'en arriver à un prix de ligne concurrentiel; l'absence alléguée de partage des gains d'efficacité ferroviaires grâce à des tarifs d'encouragement; la méthode à employer, lors de l'examen de 1999, pour mesurer les gains d'efficacité en matière de maintenance et de transport du grain; les effets possibles de ce processus d'examen sur le maintien de la réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest. Jusqu'à ce que ces questions et ces préoccupations soient effectivement prises en compte, ou fassent l'objet d'une procédure devant l'Office, celui-ci n'est pas en mesure de faire d'observations précises à leur sujet.

Au cours de la période visée, l'Office a reçu plusieurs centaines de demandes de renseignements sur diverses questions comme les suivantes :

Par l'entremise de son service d'information, l'Office établit des cartes du réseau ferroviaire canadien. Entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre 1996, il a amorcé l'exécution de plus de 50 projets d'élaboration de renseignements. Son personnel a produit des cartes à l'appui des demandes de certificat d'aptitude et des plaintes sur le niveau de service, et faisant état du barème applicable au transport du grain à partir de points situés dans l'Ouest canadien jusqu'aux ports d'exportation. Il a également conçu des cartes indiquant l'actuel réseau ferroviaire canadien, par subdivision, et montrant l'incidence éventuelle des plans triennaux respectifs des chemins de fer de la classe I. Enfin, il a dressé des cartes qui font voir les itinéraires céréaliers depuis l'Ouest canadien jusqu'aux provinces de l'Atlantique, ainsi que l'évolution des chemins de fer d'intérêt local au Canada.

## SERVICES D'ÉTABLISSEMENT DE LA CARTE DES CHEMINS DE FER

En 1996, le personnel de Transports Canada a demandé à celui de l'Office de lui fournir des conseils techniques en matière de calcul des frais ferroviaires, ainsi qu'une analyse de certaines questions, notamment l'utilisation de wagons-tremles du gouvernement pour le transport du grain de l'Ouest et pour assurer, dans le cas de ce grain, la desserte du port de Churchill. En outre, les ministères fédéraux, notamment Transports Canada et Statistique Canada, ont demandé d'obtenir des données sur le trafic ferroviaire contenues dans les bases de données de l'Office, à des fins d'analyse stratégique et statistique.



ferroviaires. À l'automne 1996, l'Office a commencé, en collaboration avec les chemins de fer, à simplifier les exigences de la CUC en matière de rapports ainsi que le processus de calcul des frais, tout en faisant en sorte que les frais consentis soient équitables et raisonnables.

## COÛT DU CAPITAL

Le coût du capital est le rendement global qu'exige un investisseur. Bien qu'il ne soit pas une dépense au point de vue comptable, il est reconnu comme faisant partie des frais d'exploitation ferroviaire sous le régime de la Loi.

L'Office approuve chaque année les taux de coût du capital relatifs aux prix réglementés en matière de transport du grain de l'Ouest, aux prix d'interconnexion, au calcul des frais variables pour établir les prix de ligne concurrentiels et répondre à d'autres exigences en matière de calcul des frais ferroviaires.

Le coût du capital rembourse le chemin de fer de ses frais de financement, à savoir ceux de la dette et du financement par actions. Pour calculer le coût du capital-actions, ou le rendement auquel les actionnaires s'attendent, il faut effectuer des analyses techniques complexes de divers modèles financiers, évaluer les risques et établir d'autres relations techniques.

En juillet 1985, la Commission canadienne des transports (ci-après la CCT) a rendu la « Décision relative à la méthode d'établissement du coût du capital », qui énonçait le fondement du calcul des taux du coût du capital ferroviaire à des fins réglementaires.

Depuis cette décision de 1985, et en particulier ces dernières années, d'importants changements structurels et législatifs ont eu lieu dans le cas de l'industrie du transport ferroviaire, qui justifiaient l'examen par l'Office des méthodes

En août 1996, l'Office a commencé à examiner la méthode pour établir les taux du coût du capital utilisée dans la réglementation des taux ferroviaires fondée sur les coûts. Il a amorcé cet examen par suite de l'incidence éventuelle des changements structurels et législatifs susmentionnés sur l'établissement desdits taux du coût du capital.

Après avoir reçu les observations des intéressés vers la fin d'octobre 1996, l'Office a fourni aux participants le mandat relatif à une séance de consultation prévue pour janvier 1997. Celle-ci portera sur deux facteurs de risque influant sur le coût du capital-actions, et les participants se demanderont si l'amortissement récent par les chemins de fer de valeurs d'actif ayant trait à l'exploitation des services de l'Est, pour les rapports destinés aux actionnaires, doit être pris en compte en ce qui a trait à l'investissement ferroviaire net et aux sources de financement. La décision consécutive à cet examen sera communiquée en mars 1997.

## AUTRES QUESTIONS RELATIVES AU CALCUL DES FRAIS ET À L'ANALYSE STATISTIQUE

L'Office a effectué d'autres calculs de frais, notamment pour déterminer le coût unitaire des chemins de fer, le taux d'amortissement, le taux du coût du capital et l'indice de prix approuvés. Ces calculs viennent appuyer les activités relatives aux taux réglementés, et les chemins de fer de la classe I et de la classe II s'inspirent des



## **CALCUL DES FRAIS FÉRROVIAIRES ET QUESTIONS DE VÉRIFICATION**

Il a conclu dans ce cas que ce terrain devait être évalué comme étant un couloir distinct et contigu qui continuerait d'être utilisé dans le cadre d'activités ferroviaires. Sa valeur était fondée sur la valeur marchande des terrains adjacents, actualisée en fonction de leur utilisation comme couloir ferroviaire.

En vertu de la Loi, l'Office peut être appelé à établir la valeur de récupération nette de lignes de chemin de fer cédées à un gouvernement dans certaines circonstances.

Pour calculer plus facilement les frais ferroviaires relatifs aux activités réglementées, l'Office établit la *Classification uniforme des comptes* (ci-après la *CUC*) et le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Les chemins de fer de compétence fédérale ont recours à la *CUC* lorsqu'ils font état de leurs dépenses et de leurs recettes d'exploitation, et fournissent d'autres statistiques. Le règlement en question énonce les éléments et facteurs à utiliser pour calculer les frais des chemins de fer, notamment le coût du capital et l'amortissement. L'Office examine et vérifie également certains systèmes comptables et certaines statistiques d'exploitation des chemins de fer de compétence fédérale, pour vérifier l'observation de la législation et faire en sorte que les données ferroviaires soient uniformes et compatibles aux fins du calcul des frais. Pendant la période visée, les vérificateurs ont mené à bien quelque 40 projets de complexité, de difficulté et d'importance financière variables.

L'élimination des subventions aux chemins de fer a amené l'Office à évaluer ses besoins documentaires. Cela influe sur les rapports présentés par les chemins de fer en vertu de la *CUC*, et sur l'établissement des coûts des activités

L'autre expéditeur, du secteur de la foresterie, a présenté une demande d'arbitrage au sujet des prix demandés pour le transport de marchandises à partir d'une installation située dans l'Est du Canada, jusqu'à des destinations situées au Canada et aux États-Unis. Le transporteur a fait valoir qu'il ne s'agissait pas d'une demande d'arbitrage puisque ce trafic était visé par des prix internationaux qui n'étaient pas assujettis à la Loi. L'Office a conclu que c'était à lui d'examiner la question de la compétence, et non à un arbitre. De plus, il a conclu que la demande ne devait pas être renvoyée à un arbitre, car l'autorisation d'accepter l'arbitrage n'était valable qu'à condition que soient mentionnées les prix et les modalités relatifs au transport de marchandises au Canada même, et non aux États-Unis. L'Office a depuis reçu une demande modifiée, et le dossier est à l'étude.

## **DIFFÉREND AU SUJET DE LA VALEUR NETTE DE RÉCUPÉRATION**

L'Office a également examiné des demandes de renseignements officielles sur la façon dont fonctionne le processus d'arbitrage, et tenu à jour une liste d'arbitres disponibles, qu'il a fournie aux parties sur demande.

En juin 1996, VIA Rail Canada Inc. a demandé à l'Office de déterminer une valeur nette de récupération en vertu de l'article 168 de la *LTN de 1987*, au sujet de la subdivision Chatham du CN entre Bloomfield (point milliaire 63,9 près de Chatham (Ontario)) et Tecumseh (point milliaire 99,2 à l'est de Windsor (Ontario)), soit une distance de quelque 35 milles. La question a fait l'objet d'une audience en juillet 1996.

Dans sa décision du 16 septembre suivant, l'Office a défini la valeur nette de récupération de l'embranchement comme englobant celle des matériaux et structures de voie relatifs à ce dernier, majorée de la valeur du terrain à transférer.

n'empêcherait pas cette compagnie de fournir des niveaux de service raisonnables. Vu l'urgence de la demande, il a rendu sa décision dans les 14 jours.

**La Rehan Industries Inc.** a présenté une demande dans laquelle elle alléguait que les expéditeurs de la région de Prescott/Morrisburg étaient touchés sensiblement par les réductions de service du CN, le service étant passé de quotidien à bihebdomadaire. Le personnel de l'Office a organisé des réunions entre les deux parties, qui ont abouti à un accord satisfaisant entre ces dernières. La Rehan Industries Inc. a par la suite retiré sa plainte.

La dernière plainte, présentée le 18 novembre 1996, provenait de la **Millwork Home Centre Limited** d'Oshawa (Ontario). Celle-ci a allégué que le CN n'avait pas entretenu la ligne au cours des dernières années, de sorte qu'un épi privé mis en place en 1991 était maintenant hors d'usage. Avant la publication, l'Office avait été informé que la Millwork Home Centre Limited avait retiré cette plainte.

## ARBITRAGE

En ce qui a trait aux demandes d'arbitrage, l'Office s'est occupé de deux cas soumis par des expéditeurs.

Dans le premier cas, des différends entre les parties sur les tarifs, remontant à 1995 et à 1996, en étaient à l'étape de l'arbitrage. Toutefois, le 21 octobre 1996, les deux parties ont avisé l'Office qu'elles se retireraient du processus. Par la suite, les arbitres qui avaient participé à ce litige ont informé l'Office que les parties à l'arbitrage n'avaient pas traité de la question des honoraires et des frais connexes. L'Office a calculé ces frais et en a déterminé la répartition, puis facturé les parties.

pour que les trois parties en question puissent mener à bien le transport des quantités de grain qu'elles s'étaient engagées à livrer. Comme il a reçu par la suite des demandes semblables, il a accordé un surcis général à tous les expéditeurs par chemin de fer qui s'étaient auparavant engagés à faire transporter certaines quantités de grain par le CN, jusqu'à la fin de l'exécution des contrats.

Ce genre de situation ne se reproduira plus en vertu de la nouvelle loi, car la disposition sur l'intérêt public n'y a pas été maintenue.

## OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE NIVEAU DE SERVICE

Entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre 1996, l'Office a étudié quatre plaintes portant sur le niveau de service. La **McCain Foods Limited** a déposé une plainte contre le CP qui ne remplissait pas ses obligations au chapitre du service, c'est-à-dire assurer convenablement la liaison avec son usine de Grand Falls (Nouveau-Brunswick). Le litige découlait d'un désaccord entre le CN et le CP quant à savoir si l'accord sur les droits de circulation était toujours en vigueur. L'Office a décidé que le CP devait recommencer à assurer le service ferroviaire. Étant donné l'urgence de la plainte, il a abregé la procédure habituelle et rendu sa décision dans les neuf jours.

**La Chambre de commerce de Lethbridge** a saisi l'Office d'une plainte dans laquelle elle alléguait que le CP violait les articles 113 et 114 de la Loi en fermant son établissement intermodal de cette localité. Ces dispositions exigent qu'une compagnie de chemin de fer fournisse, conformément à ses pouvoirs, des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises qu'elle est appelée à transporter. Comme le CP assurait déjà un service intermodal à Calgary, l'Office a estimé que la fermeture de l'installation de Lethbridge

établis par le marché. Dans le cas où la réglementation serait maintenue, ils estiment que les taux prescrits devraient correspondre entièrement aux coûts constants. La discussion se poursuit.

Au cours de la période visée, l'Office a également amorcé des consultations au sujet des modifications à apporter au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Il l'a fait pour y incorporer des modifications législatives visant à faire en sorte que les expéditeurs établis en bordure d'une ligne de chemin de fer de compétence fédérale qui a été cédée à un chemin de fer d'intérêt local provincial (sur courtes distances) continuent à avoir le droit de bénéficier des prix d'interconnexion dans le cas de la portion du trajet qui est de compétence fédérale.

## RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS

On trouvera ci-après une description des cas dont l'Office s'est occupé après l'entrée en vigueur de la Loi.

### DEMANDE DE RACCORDEMENT

Le 28 juin 1996, la société **W. G. Thompson and Sons Limited** a présenté une demande à l'Office en vertu du paragraphe 150(1) de la *LTN de 1987*, afin qu'une ligne de chemin de fer exploitée par la CSX Transportation Inc. (ci-après la « CSXT ») soit rattachée à une autre ligne exploitée conjointement par le CN et le CP. Son installation était rattachée à la ligne de la CSXT grâce à un embranchement particulier, que la CSXT avait reçu l'autorisation d'abandonner. L'Office a conclu que puisque l'une de ces deux lignes devait être abandonnée, il n'y avait pas lieu d'exiger une voie de raccordement. Il a également fait remarquer que les dispositions de la nouvelle loi relatives au niveau de service permettent à un expéditeur d'obtenir une réparation lorsqu'il désire prolonger un embranchement

particulier même si une compagnie de chemin de fer a refusé la demande de raccordement. Cette disposition n'a pas été maintenue dans la nouvelle loi.

### APPEL RELATIF AUX PRIX INTERJETS DANS L'INTÉRÊT PUBLIC

La **Halifax Grain Elevator Ltd.** (ci-après la HGEL) a demandé à l'Office d'enquêter pour déterminer si certains tarifs du CN étaient préjudiciables à l'intérêt public. Ces tarifs visaient le transport des céréales fourragères en provenance de l'Ontario vers des destinations situées dans la vallée d'Annapolis (Nouvelle-Écosse).

En août 1996, l'Office a tranché en faveur de la HGEL et ordonné au CN d'augmenter les prix visés par ces tarifs. Il a fondé sa décision sur un élément de preuve autre que la loi en vigueur au moment où la demande avait été faite, à savoir la *LTN de 1987*. Cette loi prévoyait la présentation de demandes dans l'intérêt public, et des conclusions quant à savoir si les mesures prises par des transporteurs nuisaient à ce dernier. En analysant ce dossier, l'Office a examiné les coûts ferroviaires occasionnés par les transports en question, analysé les données sur le trafic et mené sur place une vérification de la situation financière de la société requérante.

Par la suite, la HGEL a présenté une autre demande dans laquelle elle alléguait que les augmentations de prix n'étaient pas conformes à la décision de l'Office. Celui-ci a rejeté cette demande, car il a conclu que le CN s'était conformé à la décision initiale.

Lors d'une affaire connexe, trois parties ont demandé que la mise en vigueur de prix soit retardée jusqu'à ce qu'elles puissent remplir leurs engagements commerciaux fondés sur les anciens prix ferroviaires. L'Office a rétabli ceux-ci



examiné ce règlement aux fins du calcul des prix de 1997, il connaissait la nouvelle disposition de l'article 112 de la Loi, qui porte que les prix et conditions de service fixés par l'Office « doivent être commercialement équitables et raisonnables pour toutes les parties ». En déterminant les prix prévus au Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, l'Office doit prendre en considération les frais variables engagés par les chemins de fer pour fournir le service d'interconnexion. Comme les prix d'interconnexion réglementés sont fixés par wagon dans quatre zones tarifaires, en fonction de la taille de la rame de wagons, les coûts des chemins de fer sont déterminés en conséquence. Les coûts variables sont fondés sur les charges de travail dans les triages et à bord des trains de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après le CN) et du Canadien Pacifique Limitée (ci-après le CP), par lieu d'interconnexion, et les coûts unitaires estimatifs de 1997 découlent des coûts unitaires approuvés les plus récents, rajustés pour tenir compte de l'inflation et de la productivité. L'Office calcule les coûts par chemin de fer, par zone, par type de manutention (aiguillage ou manœuvre de triage ou de train) et par taille de rame de wagons, et utilise des techniques de régression pour effectuer le lissage.

Après avoir sollicité les observations des intéressés en guise de consultation préliminaire, l'Office a décidé de maintenir en vigueur les prix de 1996 en attendant la fin d'un processus de consultation plus approfondi. Il a publié ces prix dans la *Gazette du Canada*. Il envisage de tenir des consultations pour fixer les prix définitifs de 1997, au début de cette année-là, à Edmonton (Alberta), Winnipeg (Manitoba) et Hull (Québec). Les expéditeurs veulent que leurs méthodes actuelles d'établissement des prix soient maintenues, afin que les dispositions sur l'interconnexion demeurent efficaces. D'autre part, les transporteurs ont allégué que les prix ne devraient pas être réglementés, mais plutôt

concurrentiels peuvent s'appliquer soit au point d'origine, soit au point de destination, et ils sont fondés sur le prix d'interconnexion applicable et sur les renseignements touchant les recettes du chemin de fer obtenus dans les situations concurrentielles. En vertu de la Loi, les expéditeurs qui utilisent une ligne cédée à un chemin de fer d'intérêt local provincial (sur courtes distances) conservent le droit d'obtenir un prix d'interconnexion ou un prix de ligne concurrentiel pour la portion du trajet réglementée par le gouvernement fédéral.

D'autres plaintes peuvent porter sur des questions ayant trait aux prix communs, aux obligations en matière de niveau de service, aux installations d'interconnexion, aux droits de circulation et à l'utilisation commune des voies. L'Office est également responsable de gérer le processus d'arbitrage. Ce mécanisme, conçu pour résoudre les différends commerciaux privés entre expéditeurs et transporteurs, est maintenu dans la nouvelle loi. Le processus d'arbitrage a été prolongé en 1996 pour permettre de résoudre les différends relatifs aux prix ou à n'importe laquelle des situations où des services sont fournis par une compagnie de chemin de fer à une administration ferroviaire de banlieue désignée, par le gouvernement ou la province concernée, ou à une autre compagnie de chemin de fer assurant des services ferroviaires voyageurs.

Au sujet de la disposition la plus fréquemment utilisée en matière d'accès concurrentiel, soit celle qui porte sur l'interconnexion, signaux que l'Office peut établir des dispositions réglementaires ayant trait aux conditions de celle-ci, aux zones tarifaires et aux prix par wagon. Il examine le règlement sur l'interconnexion lorsque les circonstances le justifient, et au moins une fois tous les cinq ans. Lorsqu'il a

## INTERCONNECTION



## RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS ET ACCÈS CONCURRENTIEL

L'Office s'occupe des plaintes relatives aux taux de transport ferroviaire et au service, et effectue diverses enquêtes. Celles-ci peuvent porter sur l'établissement de prix d'interconnexion concurrentiels, sur l'accès concurrentiel au transport ferroviaire, sur le niveau de service ou sur les droits de circulation prévus par la Loi, tous conçus pour aider les expéditeurs à avoir accès aux lignes de chemins de fer concurrents. Dans le cas d'une demande présentée par un expéditeur relativement à un taux ou à un service de transport, l'Office peut accorder la réparation demandée, en tout ou en partie. En prenant sa décision, il doit « être convaincu ... que l'expéditeur subirait autrement un préjudice commercial important ». Les facteurs à prendre en considération sont notamment le marché ou les conditions du marché dans le cas des marchandises visées, l'emplacement de ces dernières et les quantités transportées, l'importance des activités relatives à ce transport, et d'autres questions connexes.

Depuis 1988, les expéditeurs ayant accès aux lignes d'un seul chemin de fer peuvent faire passer des wagons de leurs propres lignes à celles d'un autre chemin de fer à des prix prescrits, dans un rayon de 30 kilomètres autour du lieu de correspondance. L'Office peut dans certains cas étendre les droits d'interconnexion aux expéditeurs établis au-delà de cette limite de 30 kilomètres. Les expéditeurs qui n'ont accès qu'à un seul chemin de fer et qui sont établis hors de cette limite peuvent lui demander de fixer un prix de ligne concurrentiel pour les déplacements sur la ligne qui mène au lieu de correspondance avec la ligne d'un autre chemin de fer. Ils doivent tout d'abord prendre des arrangements avec le transporteur de liaison pour le reste du transport. Les prix de ligne

jusqu'à la fin de 1997, dans le cadre de l'exécution de ce projet.

Le ministre des Transports effectuera en 1999 l'examen de l'efficacité du réseau de maintenance et de transport du grain exigé par la Loi. Il est tenu d'examiner l'incidence de la Loi sur cette efficacité, et de déterminer le partage des gains d'efficacité entre les expéditeurs et les chemins de fer. De plus, il déterminera l'abrogation des dispositions actuelles sur les taux applicables au transport du grain aura une incidence négative importante sur les expéditeurs, et si cette abrogation doit avoir lieu.

Transports Canada a créé un groupe de consultation comprenant des représentants de l'Office, de Transports Canada ainsi que d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, pour préciser les lignes directrices et les exigences documentaires de cet examen. Pendant l'été de 1996, le groupe a discuté des principes qui sous-tendent celui-ci. Pour amorcer et promouvoir les consultations avec les participants de l'industrie, il a rédigé et distribué un rapport spécial au début d'octobre 1996. On y décrit les objectifs de l'examen et l'on y définit le réseau de transport et de maintenance du grain et les indicateurs possibles de mesure du rendement dont l'examen tiendra compte.

En octobre et en novembre 1996, le groupe de consultation a rencontré quelque 30 organismes industriels touchés par la réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest. En décembre, il a résumé les questions communes soulevées par ces réunions, et indiqué sa position. Transports Canada rédigera à cet égard un rapport d'étape qu'il distribuera aux participants de l'industrie. Ce rapport facilitera le processus de consultation au début de 1997, et établira des lignes directrices et les données nécessaires à l'examen.

de l'industrie céréalière, notamment les représentants des producteurs et ceux des sociétés céréalières, de même qu'avec les gouvernements fédéral et provinciaux et les chemins de fer, de l'établissement définitif de ce barème et de son approbation par l'Office avant le 30 avril de chaque année.

En décembre 1996, l'Office a amorcé le processus de calcul du barème pour la campagne agricole 1997-1998, en demandant des renseignements aux chemins de fer. Il calculera ce barème en appliquant un multiplicateur du taux de transport aux taux de l'annexe III de la Loi. Ce multiplicateur sera fondé sur l'évolution de l'indice des prix composite afférent au volume au cours de l'année précédente, et il comprendra un rajustement au titre des frais épargnés grâce à la cessation d'exploitation d'embranchements tributaires du transport du grain.

En prévision de la mise en œuvre d'exigences législatives modifiées en matière de calcul du barème, à compter de la campagne agricole 1998-1999, l'Office a effectué une étude méthodologique à l'automne de 1996 pour déterminer les changements annuels dans la productivité des chemins de fer. Il a amorcé ce processus par un exposé devant les membres du Groupe de la haute direction (cadres supérieurs de l'industrie de la manutention et du transport du grain), en septembre 1996. Il a fait un exposé semblable en novembre, devant un auditoire plus large, soit les intervenants de l'industrie céréalière. Enfin, il continuera de consulter les intéressés

un endroit donné. De plus, les frais occasionnés par le stationnement des wagons, le stockage et ainsi que certaines activités de chargement et de déchargement sont exclus du barème. Enfin, l'Office peut autoriser des taux plus élevés que ceux qui sont prévus par le barème, dans certains cas où il y a transport sur ligne conjointe et où certains types de wagons sont utilisés. Le taux supérieur est fondé sur les frais supplémentaires engagés.

Pendant la campagne agricole 1996-1997, le barème, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1996, a établi des taux supérieurs de 7,1 pour cent à ceux de 1995-1996. On a pris en compte la hausse du taux d'inflation des deux années suivant l'adoption de la Loi d'exécution du budget de 1995, qui a modifié la politique de transport du grain de l'Ouest, et gelé effectivement les taux demandés pour acheminer ce grain à leurs niveaux de 1994-1995 pour la campagne agricole 1995-1996. Le taux maximum exige pour acheminer une tonne de grain sur une distance typique comprise entre 1 026 et 1 050 milles a été fixé à 34,09 \$, soit une hausse de 2,27 \$ par rapport aux taux approuvés précédemment.

Le processus de détermination des taux maximums tient compte des changements de prix, passés et prévus, que les chemins de fer ont présentés au titre de la main-d'œuvre, du carburant, du matériel et de l'investissement; de l'analyse et de la vérification subséquentes effectuées par l'Office; de la rédaction d'un rapport aux fins de la consultation des intéressés; de la table ronde (séance de consultation) sur le calcul d'un barème préliminaire avec les gens

## 1 a réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest a été simplifiée [afin de] rendre [ce transport] plus conforme aux réalités commerciales lors des négociations relatives aux taux et aux services.

L'Office relativement à cette loi et à d'autres textes législatifs habilitants, les droits que les parties peuvent avoir en vertu de la législation révisée, et les façons dont l'Office pourrait être utile au besoin. L'Office a distribué une brochure distincte faisant état des dispositions de la Loi sur l'accès concurrentiel et sur le règlement des différends, et rédigé d'autres guides visant à aider les parties à comprendre les dispositions de cette dernière et de la LSF sur l'infrastructure.

Au cours des six premiers mois qui ont suivi la proclamation de la Loi, l'Office a tenu de nombreuses consultations avec les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les associations d'expéditeurs, les administrateurs portuaires, les exploitants de terminaux, les municipalités, les entreprises de services publics et les représentants des gouvernements. Ces réunions ont eu lieu dans des centres importants de chaque province, de la Colombie-Britannique au Nouveau-Brunswick, et porté sur un large éventail de questions relatives au transport. Les échanges de vues ont été axés sur les dispositions législatives ayant trait au transport ferroviaire, comme celles qui visent l'accès concurrentiel, le niveau de service, l'arbitrage, ainsi que la réglementation sur les tarifs et l'interconnexion; sur les dispositions relatives à l'infrastructure, notamment sur les certificats d'aptitude et les mécanismes de règlement des différends portant

... l'Office a tenu de nombreuses consultations avec les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les associations d'expéditeurs, les administrations portuaires, les exploitants de terminaux, les municipalités, les entreprises de services publics et les représentants des gouvernements.

## TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

sur des passages à niveau; sur des questions céréalières comme la réglementation des taux de transport, l'applicabilité des dispositions sur l'accès concurrentiel et le règlement des différends, l'examen de l'efficacité du réseau de maintenance et de transport du grain par le ministre des Transports, ainsi que les politiques régissant l'affectation des wagons.

La réglementation des taux de transport du grain de l'Ouest a été simplifiée par suite de la décision de principe visant à supprimer les subventions gouvernementales pour ce transport et à rendre celui-ci plus conforme aux réalités commerciales lors des négociations relatives aux taux et aux services. La nouvelle loi, qui a remplacé la *LTGO*, a instauré un processus moins complexe pour calculer les taux de transport. L'Office détermine un **barème annuel** pour la campagne agricole subséquente avant le 30 avril de chaque année, après avoir consulté les intéressés. Le transport du grain de l'Ouest assujéti aux taux maximums comprend les expéditions destinées à l'exportation par les ports de la côte Ouest, de même que par ceux de Churchill et Thunder Bay/Armstrong; les expéditions de grain destinées aux États-Unis jusqu'à Thunder Bay/Armstrong; les expéditions de grain intérieures jusqu'à Thunder Bay/Armstrong également.

Le barème en question continue d'être fonction du millage parcouru. Il indique le taux maximum que les chemins de fer peuvent demander aux expéditeurs pour acheminer leur grain en fonction d'un zonage prévoyant des tronçons de 25 milles. Les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs peuvent négocier des taux plus faibles que les taux maximums, par exemple lorsqu'un expéditeur peut charger de multiples wagons pendant une courte période à



# Transport ferroviaire

**B**ien que les politiques fédérales sur le transport ferroviaire aient changé, ce qui a éliminé les responsabilités traditionnelles de l'Office en matière d'administration des subventions

et d'approbation du retrait de certains chemins de fer désireux de mettre fin à leur activité,

l'Office continue à jouer un rôle important lorsque les relations d'affaires courantes achoppent entre les chemins de fer et leurs clients, et que la réglementation est indispensable à l'efficacité et à la rentabilité du réseau de transport ferroviaire.

En ce qui a trait aux chemins de fer, les principales responsabilités de l'Office sont les suivantes : la mise sur pied d'un mode équitable de règlement des différends relatifs au transport entre les membres de l'industrie ferroviaire, grâce à l'application de mécanismes concurrentiels d'accès et de résolution prévus par la Loi; la détermination du barème annuel (taux maximums) pour le transport du grain de l'Ouest; l'application des dispositions influant sur la construction de lignes de chemin de fer, sur les certificats d'aptitude des compagnies de chemin de fer et sur d'autres questions d'infrastructure ferroviaire nécessitant l'apport à la fois des municipalités et des chemins de fer.

Outre la réorganisation interne nécessitée par les nouvelles dispositions de la Loi, les gestion-

naires principaux de l'Office responsables des services ferroviaires ont exercé une série d'activités visant à informer les intéressés des changements apportés à la réglementation ferroviaire et aux procédures de l'Office par suite de l'entrée en vigueur de la Loi, ainsi que de la façon dont ces changements peuvent les toucher.

Afin de préparer les nombreuses consultations, nous avons préparé de nombreux documents visant à aider les intéressés à mieux comprendre les nouvelles dispositions de la Loi. L'Office a rédigé une brochure détaillée intitulée *La Loi sur les transports au Canada et la Direction générale des transports ferroviaire et maritime*, indiquant toutes les activités ferroviaires et maritimes (voir le Chapitre trois pour une description des activités reliées au transport maritime) de





# CHAPITRE DEUX : TRANSPORT FERROVIAIRE

■ Transport du grain de l'Ouest

■ Résolution des différends

et accès concurrentiel

■ Calcul des frais ferroviaires

et questions de vérification

■ Infrastructure ferroviaire

■ Rationalisation ferroviaire et règlement  
de la question des subventions



*Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience.* La fréquence d'inspection est déterminée par le nombre de transporteurs visés, par le facteur de risque attribué à chaque transporteur et par les ressources offertes.

Dans le cadre de l'inspection périodique des installations, un agent d'application de la Loi

vérifie à intervalles réguliers les aérographes visées par le *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience.*

Cette vérification et celle qui vise les transporteurs garantissent que des programmes de formation adéquats sont en place pour tous les employés et les entrepreneurs qui assurent des services dans le secteur des transports et qui peuvent être appelés à être en contact avec le public ou à prendre des décisions relatives au transport de personnes ayant une déficience.

Grâce à ces programmes, les employés reçoivent une formation qui leur permet de répondre aux besoins des voyageurs ayant une déficience. Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996, l'Office a effectué 159 inspections périodiques, dont 105 ont permis de relever des infractions.

L'élément *enquêtes ciblées* porte sur les compagnies ou les personnes soupçonnées d'exploiter illégalement des services aériens au Canada, quel que soit le pays d'origine. Les agents d'application de la Loi de l'Office collaborent étroitement, pour ces enquêtes, avec la GRC (en vertu d'un protocole d'entente) et avec Transports Canada. Par ailleurs, des liens étroits sont également entretenus avec la Direction des services des douanes de Revenu Canada sur les questions concernant les mouvements internationaux et transfrontaliers d'aéronet.

Dans le cas d'un transporteur non autorisé qui exploite un service aérien public ou d'un transporteur autorisé qui ne respecte pas les

conditions de sa licence, le public est exposé à un risque puisqu'il se peut très bien que l'assurance détenue par le transporteur, le cas échéant, ne soit pas valide ou ne soit pas adéquate en cas d'accident. Par ailleurs, bon nombre de transporteurs non autorisés ne satisfont pas aux normes commerciales en matière de sécurité. De telles activités illégales défavorisent les transporteurs autorisés qui respectent les dispositions de la Loi, par rapport à leurs concurrents illégaux. Lorsqu'un agent d'application de la Loi de l'Office constate qu'une personne a enfreint une disposition de la Loi, d'un règlement ou d'un arrêté, il peut recourir à diverses sanctions administratives, y compris mise en garde donnée par l'agent, mise en garde donnée par l'Office, ordonnance d'interdiction, suspension ou annulation de licence. Les cas graves peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires.

Du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996, l'Office a mené 11 enquêtes ciblées et a relevé des infractions dans 7 cas. Des 5 cas qui ont fait l'objet d'un procès, 4 ont abouti à des condamnations. Dans le dernier cas, la personne accusée a été acquittée.

pouvoir de dresser un procès-verbal indiquant le montant de la sanction à payer ainsi que le délai et les modalités du paiement. La contravention pourra aussi être assimilée à une infraction; dans ce cas, le dossier sera transmis à la Gendarmerie royale du Canada (ci-après la GRC) qui engagera des poursuites criminelles. Les contraventions peuvent être réprimées soit comme violations, soit comme infractions, les poursuites pour violation et celles pour infraction s'excluant toutefois mutuellement.

## PROGRAMME D'APPLICATION DES RÉGLEMENTS DE L'OFFICE

Pour encourager l'observation de la Loi, du RTA ainsi que du Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience (voir Chapitre quatre), l'Office a établi un programme d'inspection et d'enquête à deux volets (ci-après I et E). L'application du programme est confiée à six agents d'application de la Loi à Moncton, à Edmonton, à Mississauga, à Winnipeg, à Edmonton et à Vancouver, qui sont appuyés par une petite équipe de l'administration centrale.

Le programme comporte donc deux volets : inspections périodiques et enquêtes ciblées.

Le volet **inspections périodiques** est un programme d'inspection fondé sur les risques et qui s'applique tant aux transporteurs aériens qu'aux installations.

Dans le cadre des inspections périodiques auxquelles sont soumis les transporteurs, un agent d'application de la Loi de l'Office procède, périodiquement, à l'examen des activités de tous les transporteurs aériens situés au Canada et auxquels l'Office a délivré une licence. Les inspections portent aussi sur l'observation du

réglemets concernant un système de sanctions administratives pécuniaires pour les infractions à la Loi et au règlement d'application.

Les dispositions de la Loi au chapitre de l'application des règlements énoncent les mesures que l'Office peut prendre contre une

personne qui contrevient à une disposition de la Loi ou du règlement d'application. Ainsi, l'Office peut décider de procéder par voie de déclaration sommaire de culpabilité, auquel cas des accusations seront portées et le processus

judiciaire normal s'appliquera. D'autre part, la Loi habilite l'Office à établir un système administratif prévoyant des sanctions pécuniaires. Ce système aidera l'Office à faire appliquer la Loi et le règlement d'application de façon plus

efficace. En outre, comme c'est le Tribunal de l'aviation civile, et non les tribunaux judiciaires, qui pourra être appelé à déterminer s'il y a eu violation ou non, ce

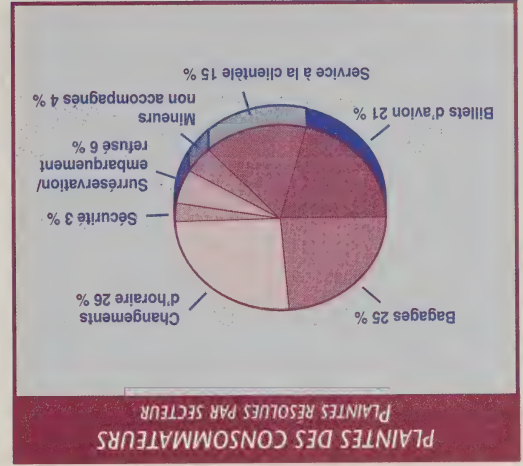
système permettra aussi de réduire les coûts supportés par les personnes accusées d'avoir enfreint la Loi ou le règlement d'application, et contribuera à réduire l'arrière de travail des

tribunaux. Quel que soit le moyen sélectionné par l'Office, la sanction maximale prévue est de 5 000 \$ pour une personne physique et de 25 000 \$ pour une personne morale.

L'Office est à rédiger un règlement concernant les sanctions administratives pécuniaires. Au cours de la période visée, l'Office a examiné les dispositions de la Loi et du règlement d'application pour décider lesquelles devraient être incluses dans l'annexe des « textes désignés » qui fera partie du projet de règlement qui doit entrer en vigueur au milieu de 1998.

La Loi prévoit également la désignation d'agents verbalisateurs. Une fois entre en vigueur le nouveau règlement sur les textes désignés, l'agent verbalisateur qui estime qu'une personne a contrevenu à une disposition désignée, aura le





Le personnel de l'Office répond aux plaintes provenant de voyageurs qui ont rencontré des difficultés lorsqu'ils utilisent le transport aérien. Au cours de la période visée, l'Office s'est occupé de 40 plaintes dont avait été saisi l'ONT, en a reçu 54 nouvelles et en a réglé 73. Les 21 qui restent seront examinées en 1997.

Le diagramme ci-dessous donne une ventilation des plaintes. Près de 75 pour cent des plaintes concernent trois questions : changements à l'horaire qui se sont traduits par des retards ou des annulations par suite de mauvaises conditions météorologiques ou de problèmes d'ordre mécanique; montant de l'indemnisation offerte par les transporteurs en cas de bagages perdus, endommagés ou en retard; remboursement des billets d'avion. On s'est également plaint à propos du service à la clientèle – par exemple, l'information fournie par le représentant du transporteur – ou des conditions de transport. Le reste des plaintes avait trait à des questions comme l'embarquement et la surréservation.

## PLAINTES PROVENANT DES CONSOMMATEURS

## APPLICATION DES RÈGLEMENTS

Par l'intermédiaire d'un programme actif d'application des règlements qui prévoit des inspections périodiques et la conduite d'enquêtes sur des illégalités, l'Office exige que les transporteurs se conforment aux dispositions de la Loi et du règlement d'application, et que les transporteurs assujettis aux dispositions du Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience établissent les programmes de formation nécessaires. Au cours de la période visée, l'Office a élaboré des projets de

Au cours de la période visée, l'Office a reçu 481 appels téléphoniques sur la ligne 1-800 consacrée aux questions des consommateurs. De ce nombre, 123 concernent un problème rencontré en cours de voyage ou des questions au sujet des voyages. D'autres personnes ont demandé des renseignements généraux sur les voyages, sur l'état de leur dossier ou sur la brochure intitulée *Prenez l'air averti*, guide à l'usage des consommateurs publié par l'Office et qui contient des renseignements d'ordre général sur le transport aérien. Cette brochure est offerte sur demande.

**PAR TÉLÉPHONE,**  
**C'EST TELLEMENT SIMPLE**  
**1-800-883-1813**



## LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Au cours de la période visée, l'Office a examiné et accepté un accord qu'avaient conclu plusieurs transporteurs aériens internationaux pour renoncer aux limitations de la responsabilité applicables, en vertu de la convention de Varsovie, en cas de décès ou de blessures subies par des passagers à bord de vols internationaux. En conséquence, les transporteurs aériens qui ont déposé des tarifs en fonction de cet accord peuvent maintenant être tenus d'assumer le plein montant des indemnités dans de tels cas. En vertu de la convention de Varsovie, la responsabilité est restreinte à moins que l'on puisse démontrer que le transporteur est coupable de faute intentionnelle, forme extrême de négligence.

## TARIFICATION ET PRATIQUES DE PROMOTION INJUSTES

L'Office mène des enquêtes sur les plaintes et les allégations de tarification et de pratiques promotionnelles injustes ou répréhensibles. Au cours de la période visée, l'Office a reçu en tout 17 plaintes de l'industrie; certaines ont été réglées dans le cadre de discussions officielles avec le personnel de l'Office et d'autres, par une décision de l'Office. Un certain nombre de plaintes ont résulté, durant la période visée, des accords de services aériens conclus par le Canada avec les États-Unis, la Suisse et l'Allemagne. On alléguait que les transporteurs étrangers imposaient des tarifs intérieurs à ceux des transporteurs canadiens pour des services entre le Canada et un troisième pays, via le pays d'attache des transporteurs étrangers en question.

doivent comprendre les conditions de transport ainsi que les prix, frais et taux applicables sur toutes les routes. Toutefois, dans le cas des accords bilatéraux du Canada avec les États-Unis et l'Allemagne, seules les conditions de transport doivent être déposées. Les prix, taux et frais de transport sur ces marchés sont maintenant exclus de cette exigence.

Le personnel de l'Office examine tous les tarifs déposés pour s'assurer qu'ils sont conformes aux dispositions législatives canadiennes et aux accords bilatéraux applicables. Ceux qui ne le sont pas peuvent être rejetés ou ne pas être approuvés.

Durant la période visée, l'Office a reçu un total de 4 763 dépôts de tarif, et la plupart n'ont pas nécessité d'intervention. Dans un pour cent des cas environ, le transporteur a apporté des modifications techniques demandées par le personnel. L'Office a été appelé à intervenir dans 12 cas pour empêcher qu'un tarif déposé n'entre en vigueur. Le dépôt de ces tarifs se fait dans la plupart des cas par la voie électronique, ce qui facilite le processus d'examen et d'acceptation.

Les demandes d'autorisation spéciales (DAS) désignent les demandes que font des transporteurs aériens pour que des tarifs ou des révisions entrent en vigueur sur un préavis d'un jour. De tels tarifs et de telles révisions sont indispensables au maintien d'un marché dynamique et concurrentiel. On utilise les DAS pour corriger les erreurs dans l'affichage des taux par les systèmes de réservation informatisés, pour déposer des taux applicables à une vente de sièges à rabais ou toute autre initiative à ce chapitre entreprise par un transporteur concurrent, ou encore pour donner suite à des mesures échappant au contrôle du transporteur, comme l'augmentation subite du prix du carburant. Au cours de la période visée, l'Office a reçu et étudié 2 655 DAS.

tion sur demande. Le personnel de l'Office responsable de l'application des dispositions réglementaires examine les tarifs pour vérifier leur conformité à la Loi, dans le cadre du programme d'inspection périodique (voir aussi la section intitulée « Application des règlements »).

**Tarif :** barème des prix, taux, frais et autres conditions de transport applicables à la prestation d'un service aérien et de services connexes.

Par ailleurs, sur réception d'une plainte, l'Office peut examiner le prix de base d'un transporteur aérien (soit le prix sans restriction qui constitue le montant le moins élevé à payer par un adulte pour le transport aller) dans des situations de monopole. Si l'Office estime que le prix de base n'est pas raisonnable, il peut rejeter le tarif et ordonner un remboursement si la chose est possible.

En ce qui concerne le transport aérien international, l'Office examine les tarifs déposés par les transporteurs canadiens et étrangers pour s'assurer que les prix, les frais, les tableaux de service ainsi que les conditions de transport sont conformes aux dispositions réglementaires canadiennes et aux accords bilatéraux applicables. Dans le cadre de cet examen, l'Office étudie également les demandes d'exemptions de l'application des exigences applicables aux délais de dépôt, pour que les transporteurs aèrent puissent introduire des tarifs plus conformes aux conditions du marché ou des tarifs novateurs le plus rapidement possible.

Les tarifs de transport aérien international doivent être déposés auprès de l'Office par tous les transporteurs assurant des services aériens internationaux à destination et en provenance du Canada. Dans la plupart des cas, les tarifs

● Air Canada et Lufthansa, pour l'exploitation de services par Air Canada entre le Canada et la Grèce au moyen d'aéronefs de Lufthansa sur le tronçon Francfort-Athènes;

● Air Canada et British Midland, pour l'exploitation de services par Air Canada entre le Canada et la Belgique au moyen d'aéronefs de British Midland pour le tronçon Londres-Bruelles;

● Les Lignes aériennes Canadien International et British Airways pour l'exploitation de services entre Calgary et Londres et Vancouver et Londres, British Airways étant autorisée à vendre des services de transport au moyen de son propre code à bord des Lignes aériennes Canadien International et de certains transporteurs affiliés pour des services de correspondance précis au Canada.

L'Office a également examiné plusieurs demandes visant des mesures de coopération pour l'exploitation de services d'affrètement intérieurs et internationaux au cours de la période visée. Des 56 demandes concernant les accords bilatéraux dont l'Office a été saisi durant la période visée, 17 visaient le partage de codes ou des mesures de réservation de capacité et 17, l'affrètement d'un aéronef en entier et de son équipement d'une autre personne par un titulaire de licence. Les autres demandes concernaient l'application d'accords bilatéraux ou d'accords bilatéraux supplémentaires.

## TARIFS

Le rôle de l'Office au chapitre de l'application des tarifs est très différent selon qu'il s'agit de services intérieurs ou de services internationaux.

Les transporteurs ne déposent pas les tarifs intérieurs auprès de l'Office, mais les dispositions législatives exigent qu'ils en permettent l'inspec-



De plus en plus, les transporteurs canadiens et étrangers assurent des services internationaux réguliers dans le cadre de mesures qui prévoient le partage de codes et la réservation de capacité de vols exploités par d'autres compagnies aériennes sur des marchés qui ne permettent pas l'utilisation d'aéronefs propres. Ces alliances dans le domaine des services aériens sont nouvelles, prennent de l'ampleur et peuvent nécessiter des négociations pour l'obtention de droits de partage de codes de l'autre partie à l'accord. Certains accords bilatéraux de services aériens ou certaines mesures exigent que le transporteur canadien et le transporteur étranger établissent et maintiennent un accord commercial, sous réserve de l'approbation des autorités en matière d'aéronautique. Qui plus est, les cas où une personne fournit la totalité ou une partie d'un aéronef, avec équipement, à un transporteur licencié sont soumis aux dispositions prévues dans la modification de juillet 1996 apportée au RTA. Les dispositions traitent de questions touchant les usagers des services aériens comme l'assurance responsabilité et la divulgation de telles mesures de coopération. En conséquence, le RTA oblige les participants à maintenir l'assurance responsabilité civile et applicable aux passagers, et à détenir la licence et les certificats d'exploitation nécessaires. En ce qui concerne la divulgation des mesures de coopération, le RTA précise le contenu de l'avis qu'il faut donner aux voyageurs concernant l'exploitation d'un service aérien au moyen d'un aéronef et d'un équipement fournis par une autre personne. Bon nombre de ces mesures de coopération nécessitent l'approbation de l'Office, afin notamment que ce dernier puisse vérifier que les intérêts des consommateurs sont protégés.

Au cours de la période visée, l'Office s'est penché sur diverses mesures de coopération concernant la conclusion d'une alliance nouvelle ou révisée, la réservation de capacité et des mesures de partages de codes visant des services aériens internationaux réguliers. Ces mesures concernaient les transporteurs aériens suivants :

- Les Lignes aériennes Canadien International et Philippine Airlines, pour l'exploitation de services entre le Canada et les Philippines;
- Air Canada et Lufthansa, pour l'exploitation de services entre le Canada et l'Allemagne, d'accord qui permettrait à Air Canada de vendre des services de transport au moyen de son propre code dans le cadre de vols de Lufthansa et de ses transporteurs affiliés pour des services de correspondance en Allemagne, et à Lufthansa de vendre des services de transport au moyen de son propre code à bord des vols d'Air Canada et de certains transporteurs affiliés pour des services de correspondance au Canada;

**Réservation de capacité :** accord conclu entre compagnies aériennes, suivant lequel un transporteur aérien fait l'acquisition d'un certain nombre de sièges passagers ou d'une certaine quantité d'espace pour le transport de marchandises à bord d'aéronefs utilisés par un autre transporteur aérien. De tels accords prévoient en général le partage de codes.

**Partage de codes :** accord conclu entre compagnies aériennes, suivant lequel un transporteur aérien vend des services de transport au moyen de son propre code et numéro de vol, pour des vols exécutés par un autre transporteur aérien.



En vertu de l'article 77 de la Loi, l'Office agit comme autorité canadienne en matière d'aéronautique dès lors qu'un texte le prévoit, et dans les cas où le Ministre le charge d'exercer de telles attributions. À ce titre, l'Office voit à la mise en œuvre et au respect des divers accords bilatéraux de services aériens.

C'est le Directeur des négociations aériennes qui assume la responsabilité de négocier les accords bilatéraux de services aériens, mais il peut compter sur la participation du personnel de l'Office. L'équipe de négociation est composée, en règle générale, de représentants du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, de Transports Canada et de l'Office. Le représentant de l'Office a pour rôle de prodiguer des conseils au sujet de l'interprétation des textes proposés, de suggérer des formulations au Directeur des négociations aériennes et à l'équipe de négociation et de contribuer à l'élaboration de documents définissant le mandat de négociations à venir. Dans le cadre de négociations, le personnel de l'Office se concentre principalement sur les dispositions touchant le rôle de l'Office en tant que responsable de la réglementation économique : autorisation de services aériens, limites de capacité et tarifs, dépôt de tableaux de route, changements d'aéronet, partage de codes, réservation de capacité, et règles régissant l'exploitation de vols d'affrètement. L'Office utilise également un système automatisé de recherche de l'information où figurent tous les textes des accords bilatéraux de services aériens du Canada.

Au cours de la période visée, le personnel de l'Office a participé à la négociation d'accords bilatéraux avec dix pays. Des accords ont été signés avec huit d'entre eux, soit l'Argentine, le Costa Rica, la République d'El Salvador, l'Allemagne, le Guatemala, l'Inde, le Nicaragua et les Philippines. Ces accords, nouveaux ou

## SERVICES AFFRÈTES

modifiés, suscitent de nouvelles possibilités de service pour les transporteurs canadiens. Dans les deux autres cas, soit ceux du Bahreïn et de la Belgique, les négociations n'ont pu être menées à terme et seront reprises ultérieurement.

Les accords bilatéraux de services aériens ne traitent pas en détail, règle générale, des services aériens internationaux affrétés (à la demande). Selon l'article 5 de la convention de Chicago, chaque pays a le droit d'accepter ou de refuser des vols d'affrètement sur son territoire ou d'imposer des conditions à cet égard. Il appartient au ministre des Transports d'élaborer et de formuler la politique gouvernementale, y compris en matière de services aériens affrétés, mais l'Office est chargé de voir au respect des dispositions de la Loi et du RTA concernant les vols affrétés.

Le RTA assure la réglementation des vols d'affrètement en provenance du Canada et la reconnaissance des règles du pays d'origine pour les vols en provenance d'autres pays. L'Office entretient une correspondance avec les autorités étrangères pour appuyer les programmes d'affrètement en provenance du Canada et les intérêts commerciaux du Canada. C'est ainsi qu'il peut viser à conclure un accord avec des autorités aéronautiques étrangères pour établir une meilleure acceptation du principe d'application et de reconnaissance des règles du pays d'origine applicables aux vols d'affrètement. Par exemple, au cours de la période visée, l'Office a mené des consultations suivies et complexes avec les autorités de la Guyane, qui veut mettre en œuvre des exigences de cautionnement qui auraient constitué une menace sérieuse pour l'accès des affrèteurs canadiens à ce marché. On a non seulement réussi à annuler cette initiative, mais les négociateurs ont également amélioré l'accès à la Guyane aux affrèteurs canadiens.

intérêts des transporteurs aériens canadiens internationaux régularisés en les aidant à obtenir tous les avantages possibles découlant des accords bilatéraux négociés de services aériens. Cette question est traitée dans la section intitulée « L'Office, autorité en matière d'aéronautique ».

## L'OFFICE, AUTORITÉ EN MATIÈRE D'AÉRONAUTIQUE

L'Office joue un rôle important dans l'application des accords internationaux de services aériens. En sa qualité d'autorité en matière d'aéronautique et d'organisme fédéral responsable de la réglementation économique des services de transport, l'Office voit à la mise en œuvre des accords bilatéraux de services aériens et au respect de leurs conditions. Par ailleurs, le personnel de l'Office travaille de concert avec celui d'autres ministères pour négocier des accords, fournir une expertise dans le domaine de la réglementation et favoriser la mise en œuvre concrète des accords. Au cours de la période visée, l'Office a étudié 57 demandes concernant des accords bilatéraux et des mesures de collaboration entre transporteurs aériens.

## ACCORDS BILATÉRAUX DE SERVICES AÉRIENS

Les services aériens internationaux réguliers sont en grande partie régis par un cadre d'accords bilatéraux de services aériens qui complètent la convention de 1984 sur l'aviation civile internationale (convention de Chicago). En plus de prescrire les droits de desserte de route, les accords bilatéraux traitent également des questions comme la sécurité aérienne, les tarifs, l'application de lois nationales, le règlement des litiges, l'utilisation de certains aéroports, la possibilité d'appliquer les droits de douane aux équipements des compagnies aériennes, la fiscalité et les mesures de maintenance au sol.

aux exploitants de vols d'affrètement sont pleinement protégés des leur réception. Ce volet est décrit d'une manière détaillée dans la section intitulée « Permis d'affrètement ».

Ainsi, l'Office assure la protection des consommateurs en garantissant que les transporteurs canadiens répondent à un critère de santé financière, que tous les demandeurs et les titulaires de licences détiennent l'assurance responsabilité prescrite, que Transports Canada considère qu'ils satisfont aux exigences en matière de sécurité, que le service de transport aérien est vendu ou offert en vente uniquement lorsque le transporteur aérien a obtenu la licence demandée; et que les passagers des vols d'affrètement obtiendront un remboursement ou un autre service de transport si le transporteur ou l'affrèteur est dans l'impossibilité de s'acquitter de ses obligations.

## APPUI AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS

L'Office protège les intérêts des transporteurs aériens canadiens de diverses façons. Dans le secteur du transport intérieur, il s'assure que les transporteurs satisfont aux exigences de propriété et de contrôle canadiens. Dans le secteur des vols affrétés internationaux, les transporteurs aériens canadiens ont un accès illimité au marché des affrètements en provenance du Canada, sous réserve des exigences réglementaires habituelles. De plus, conformément à la politique du Canada de 1978 sur le transport aérien international à la demande, le nombre de passagers en provenance du Canada qu'un transporteur étranger peut acheminer et le nombre de vols cargo en provenance du Canada qu'il peut offrir sont limités à une proportion de passagers transportés et de vols cargo effectués à partir du pays d'origine du transporteur étranger et à destination du Canada. En tant qu'autorité canadienne en matière d'aéronautique, l'Office sert également les

## Les dispositions relatives à la protection des consommateurs

ont pour objet de garantir que les demandeurs ont une chance raisonnable de réussir à exploiter un service aérien et de réduire ainsi au minimum les interruptions de service.

L'assurance responsabilité prescrite). En vertu de la nouvelle loi, les demandeurs canadiens doivent remplir des conditions financières prescrites, et il est interdit à tous les demandeurs de vendre ou d'offrir de vendre des services de transport avant d'avoir obtenu une licence. Les exigences relatives à la santé financière s'appliquent à tous les demandeurs canadiens de la nouvelle licence et de rétablissement d'une licence intérieure ou internationale (suspendue pour au moins 60 jours) autorisant l'utilisation d'aéronefs moyens ou de gros aéronefs de transport de passagers. Les exigences financières garantissent que les demandeurs ont acquis ou ont démontré qu'ils sont en mesure d'acquiescer suffisamment de fonds pour financer les activités proposées. Le montant des fonds requis est déterminé selon les coûts de démarrage prévus et les coûts d'exploitation et les frais généraux d'une période de 90 jours applicables aux services proposés. Au moins 50 pour cent des fonds doivent avoir été acquis au moyen d'investissements (p. ex., des détenteurs d'actions d'une société) non remboursables pendant au moins un an. Le demandeur doit être en mesure d'obtenir le reste des fonds au moyen d'une marge de crédit ou d'un autre instrument financier semblable.

Ces dispositions ont pour objet de garantir que les demandeurs ont une chance raisonnable de réussir à exploiter un service aérien et de réduire ainsi au minimum les interruptions de service. L'Office protège également les consommateurs en s'assurant que les paiements par

prescrite), il est tenu de suspendre ou d'annuler la ou les licences. Cette obligation est assortie d'un pouvoir discrétionnaire. Lorsqu'un demandeur de licence a entreint des dispositions de la partie II ou de ses textes d'application – à l'exclusion des trois exigences fondamentales applicables à l'entrée dans un marché –, l'Office peut suspendre ou annuler une licence. Au cours de la période visée, l'Office a suspendu ou annulé la licence de 252 transporteurs aériens, dont 106 avaient demandé à l'Office de prendre une telle mesure, pour diverses raisons. Par exemple, un transporteur peut souhaiter la suspension de ses activités en raison du caractère saisonnier de son service, ou parce qu'il a procédé à la réorganisation de ses activités. Au cours de la période visée, l'Office a rétabli, à 33 reprises, une licence qui avait été antérieurement suspendue.

## DE L'INTERPRÉTATION DE LA LOI ET DU RTA

L'Office est saisi des demandes d'interprétation de la Loi et du RTA. Par exemple, l'Office peut être appelé à déterminer si une activité proposée constitue un service aérien public disponible, ce qui nécessiterait une licence. L'intervention de l'Office peut également porter sur un accord d'exploitation entre deux transporteurs aériens. Au cours de la période visée, l'Office a reçu sept demandes de ce genre sur lesquelles il a statué.

## PROTECTION DES CONSOMMATEURS

En vertu de la LTN de 1987, les transporteurs canadiens ayant demandé à l'ONT une licence d'exploitation de services aériens intérieurs ou internationaux, service régulier ou à la demande, devaient satisfaire à trois exigences précises pour l'entrée dans un marché (être Canadien, détenir un document d'aviation canadien et détenir



## SOMMAIRE DES QUESTIONS SE RAPPORTANT À LA DÉLIVRANCE DE LICENCES

*L'adoption de la Loi a donné lieu à d'importants changements dans la réglementation de l'industrie du transport par l'État. Les changements législatifs et réglementaires applicables à la prestation des services de transport aérien intérieurs au Canada sont résumés ci-après.*

- L'ancien système de délivrance de licences pour l'exploitation de services dans le Nord canadien a été éliminé, ce qui signifie qu'il y a maintenant un seul régime de délivrance de licences intérieures pour l'ensemble du pays. Il n'y a plus de critères d'inversion du fardeau de la preuve, et les transporteurs aériens du Nord ne sont plus tenus de publier un avis d'opposition à de nouveaux services aériens proposés. Du point de vue de la réglementation économique, tout transporteur aérien titulaire d'une licence intérieure peut maintenant exploiter, au moment et à la fréquence de son choix, un service entre deux points quelconques au Canada.
- De nouvelles exigences financières ont été imposées aux nouveaux demandeurs canadiens qui veulent utiliser de gros aéronefs et des aéronefs moyens pour la première fois. Ces exigences visent également les transporteurs canadiens dont la licence les autorisant à utiliser de tels aéronefs a été suspendue pour au moins 60 jours et qui veulent la rétablir.
- Un transporteur aérien doit être titulaire d'une licence de l'Office avant de vendre ou d'offrir de vendre des services aériens pour lesquels la licence est requise.
- L'Office n'a plus compétence quant aux projets de fusion et d'acquisition de transporteurs aériens canadiens.

- Il n'y a plus de critère d'intérêt public auquel doivent répondre les demandeurs d'une licence internationale service à la demande.
- Le préavis applicable à l'abandon ou à la réduction d'un service intérieur à destination d'un point a été diminué de 120 à 60 jours et ne vise que les situations où le retrait du service signifie qu'aucun titulaire de licence ne desservirait le point ou que le point serait desservi par un seul titulaire de licence dans le cadre d'un vol hebdomadaire.
- Le nombre de catégories d'aéronefs utilisées par un transporteur aérien canadien dans le cadre de services intérieurs ou internationaux a été réduit de 8 à 4, soit les petits aéronefs, les aéronefs moyens, les gros aéronefs et les aéronefs tout-cargo.
- Il n'y a maintenant que trois types de licence de transporteur aérien : licence intérieure, licence internationale service régulier et licence internationale service à la demande. La délivrance des licences aux transporteurs aériens canadiens repose également sur la catégorie d'aéronefs qu'utilise le transporteur (par exemple, licence internationale service régulier, petits aéronefs). Il n'y a pas de classification semblable pour les licences délivrées aux transporteurs aériens non canadiens.



## POUVOIR D'EXEMPTION

Il est loisible à l'Office d'exempter une personne de l'application des dispositions de la Loi ou du RTA relatives au transport aérien, lorsqu'il estime que l'intérêt s'y est conforme dans une large mesure ou a pris des mesures équivalentes. Une exemption peut être accordée également si l'Office estime que la conformité n'est pas nécessaire, n'est pas souhaitable ou n'est pas compatible avec le mode, auquel cas l'exemption peut être assortie de certaines conditions. Ce pouvoir d'exemption est accordé à l'Office la marge de manœuvre nécessaire à l'égard de diverses situations auxquelles doit faire face une industrie très dynamique et en évolution constante. Plusieurs situations justifient l'octroi d'une exemption, depuis le simple dépôt d'une demande de permis d'affrètement en dehors de la période prescrite et l'autorisation à un transporteur de confier l'aller et le retour d'un vol d'affrètement à différents transporteurs, jusqu'à l'exploitation d'un vol sans licence. Durant la période visée, l'Office a approuvé 244 demandes d'exemption et en a rejeté une seule.

Par exemple, en octobre 1996, l'Office a examiné une demande d'exemption et une demande de permis d'affrètement de la part d'un licencié canadien pour l'exploitation d'un vol d'affrètement autour du monde. Il lui a accordé plusieurs exemptions de l'application de certaines dispositions du RTA et lui a délivré un permis d'affrètement pour que le vol puisse être effectué.

## SUSPENSION OU ANNULATION DE LICENCES

Lorsque l'Office estime qu'un transporteur aérien ne satisfait plus à l'une des trois exigences de base en matière de délivrance de licences (qualité de Canadien, détention d'un document d'aviation canadien et assurance responsabilité

il incombe aux transporteurs de démontrer à l'Office qu'ils jouissent d'une protection suffisante pour les vols d'affrètement de passagers effectués à partir du Canada et à destination des États-Unis. Par ailleurs, dans certaines circonstances, l'Office peut accorder des autorisations d'une durée d'un an, plutôt que des permis individuels pour chaque vol d'affrètement ou série de vols d'affrètement. Depuis la mise en œuvre des nouvelles dispositions du RTA, les transporteurs canadiens et américains de vols d'affrètement ont profité du nouveau régime.

Au cours de la période visée, l'Office a été saisi de 760 demandes d'autorisation en vue d'exploiter des vols d'affrètement à partir du Canada et a délivré le même nombre de permis. Les transporteurs ne sont pas tenus de détenir un permis pour exploiter des vols d'affrètement à partir d'un pays étranger, mais ils doivent donner un préavis à l'Office. Ce dernier a reçu 324 avis de ce genre au cours de la période visée. Le personnel de l'Office a par ailleurs élaboré et modifié des guides sur les divers types d'affrètement dans le but d'aider les transporteurs à présenter leurs demandes. Les exploitants de services d'affrètement transfrontaliers peuvent maintenant demander une seule autorisation au lieu de divers permis-programmes, et l'Office a également élaboré un guide à leur intention comprenant, entre autres, des exigences sur les documents à établir un service téléphonique 24 heures par jour, 7 jours par semaine pour les situations d'urgence applicables aux vols d'affrètement qui surviendraient après les heures normales. C'est ainsi que du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996, l'Office a répondu à 88 situations d'urgence.

exigences plus souples, comme il est expliqué ci-après.) Cette procédure garantit que les transporteurs aériens qui exploitent des vols d'affrètement international assurent une protection appropriée des paiements par anticipation qu'ils ont reçus des affrêteurs au moyen de garanties financières. Ces garanties doivent provenir d'une institution financière canadienne et prévoient que tous les paiements anticipés sont pleinement protégés au moment où le transporteur aérien les reçoit et jusqu'à l'exécution des vols d'affrètement internationaux. Par ailleurs, l'Office vérifie que les transporteurs exercent des activités uniquement avec des affrêteurs agréés par la province, s'il y a lieu, et que les affrêteurs assurent une protection appropriée des paiements par anticipation qu'ils ont reçus des voyageurs, avant qu'une licence d'affrètement ne soit délivrée pour certains vols affrétés.

Dans la modification qu'il a apportée au RTA en juillet 1996, l'Office a inclus des dispositions concernant plus précisément les services affrétés transfrontaliers. Ces nouvelles dispositions ont eu pour effet de libéraliser la réglementation de ce type de services, conformément à la Loi et aux conditions de l'accord bilatéral de services aériens de février 1995 conclu entre les gouvernements du Canada et des États-Unis d'Amérique (communément appelé accord ciels ouverts). Par exemple, plusieurs restrictions ont été supprimées, et les transporteurs ne sont plus tenus d'obtenir l'approbation préalable de l'Office pour exploiter des vols d'affrètement non revenables pour le transport de passagers à partir du Canada et des vols d'affrètement de transport de marchandises. Cela a donné lieu à une réduction considérable des formalités administratives auxquelles étaient soumis les transporteurs aériens. En ce qui concerne la protection des paiements par anticipation pour les vols d'affrètement transfrontaliers de transport de passagers à partir du Canada,

Lorsqu'un transporteur obtient une licence internationale service à la demande et avant qu'il ne puisse exploiter un service d'affrètement en provenance du Canada, il doit obtenir de l'Office un permis d'exploitation d'un vol ou d'une série de vols d'affrètement. (Cette exigence ne vise pas les vols d'affrètement à destination des États-Unis, auxquels s'appliquent des

## PERMIS D'AFFRÈTEMENT

renseignements nécessaires. Les transporteurs aériens avaient fourni les renseignements nécessaires. L'Office exerce une surveillance sur les titulaires de licences en ce qui concerne l'obligation de détenir un document d'aviation canadien valide et de détenir l'assurance responsabilité prescrite. C'est ainsi qu'au cours de la période visée, il a fait le suivi de 1 816 cas en matière d'assurance, principalement pour vérifier que les transporteurs aériens avaient fourni les renseignements nécessaires.

Le 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996, l'Office a examiné 36 dossiers rattachés à la question de la propriété canadienne et en a rejeté un seul. Il a appliqué une fois le critère de santé financière en vertu des nouvelles dispositions législatives et a approuvé la demande. Environ 1 900 transporteurs aériens canadiens et étrangers étaient titulaires de licences en date du 31 décembre 1996. De ce nombre, 1 020 étaient des transporteurs canadiens titulaires de licences intérieures et internationales et 882, des transporteurs étrangers titulaires de licences internationales. Pour des services internationaux, 33 licences internationales service à la demande, 8 licences internationales service régulier et 41 licences à des transporteurs étrangers : 18 licences intérieures, 3 licences internationales service régulier et 14 licences internationales service à la demande. L'Office a délivré 41 licences à des transporteurs étrangers : 8 licences internationales service régulier et 33 licences internationales service à la demande.

Avant de délivrer une licence, l'Office doit être convaincu qu'au cours des 12 mois précédant la délivrance, le demandeur n'a pas vendu ou n'a pas offert de vendre un service aérien pour lequel il demande une licence (voir la section intitulée « Protection des consommateurs »). Outre la délivrance de licences aux transporteurs ayant démontré qu'ils satisfont aux conditions susmentionnées, l'Office exerce d'autres fonctions touchant les licences : il veille à l'observation de la Loi, des dispositions réglementaires et des accords internationaux; il suspend ou annule les licences lorsque les exigences législatives ou réglementaires ne sont plus remplies; il s'occupe des plaintes; il répond aux demandes d'interprétation et d'exemption visant certaines dispositions de la Loi et des règlements d'application.

Durant la période visée par ce rapport, l'Office a délivré 1 354 licences à des transporteurs canadiens et étrangers, en remplacement de 1 969 des 4 060 licences délivrées par l'ONT. Cette réduction du nombre de licences résulte en partie du fait que certains transporteurs ont cessé d'exploiter des services ou ont mis fin à leurs activités. Mais elle s'explique surtout par la nouvelle classification des services aériens. Par exemple, alors qu'on exigeait auparavant qu'un transporteur aérien détienne une licence pour exploiter un service intérieur dans le Sud du Canada et une autre pour exploiter un service dans le Nord, une seule licence est maintenant requise pour l'ensemble du Canada.

Au cours de la période visée, l'Office a été saisi de 158 demandes visant de nouveaux services aériens intérieurs, internationaux réguliers ou internationaux à la demande. Il a délivré 76 licences et a rejeté 2 demandes. Les autres dossiers ayant été étudiés après le 1<sup>er</sup> janvier 1997. Du nombre de licences délivrées, 35 visaient des transporteurs canadiens qui avaient déposé une demande entre le 1<sup>er</sup> juillet

Qui plus est, les transporteurs aériens canadiens qui se proposent d'exploiter un service aérien intérieur, un service international à la demande ou un service international régulier à l'aide d'aéronefs moyens ou de gros aéronefs, doivent démontrer à l'Office qu'ils remplissent certaines exigences financières prescrites. Ces conditions s'appliquent également aux transporteurs qui demandent le rétablissement d'une licence ayant été suspendue pour plus de 60 jours.

**Service aérien régulier** : service aérien exploité conformément à un horaire publié ou dont la fréquence est à ce point régulière qu'il représente une série systématique de vols facilement identifiables.

**Service aérien à la demande** : tout service aérien autre qu'un service aérien régulier, ce qui comprend, de façon non exclusive, les affrètements.

Le ministre des Transports doit désigner les demandeurs canadiens de services aériens internationaux régulier et internationaux réguliers comme étant admissibles à une licence internationale service régulier. Les demandeurs étrangers d'une telle licence doivent être désignés par un gouvernement étranger et détenir un document délivré par ce dernier qui est l'équivalent d'une licence internationale service régulier. Les accords bilatéraux de services aériens auxquels le Canada est partie peuvent préciser d'autres exigences applicables aux demandeurs de services aériens réguliers (voir la section intitulée « L'Office, autorité en matière d'aéronautique »). Il est du devoir de l'Office de s'assurer que les demandeurs étrangers qui veulent exploiter des services aériens internationaux à la demande détiennent également une licence équivalente délivrée par leur pays d'origine ainsi qu'un document d'aviation canadien délivré par Transports Canada.



# Transport aérien

**1** Office protège les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs en veillant à ce que les transporteurs aériens qui exploitent un service aérien à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada répondent à certaines exigences économiques minimales. À cet effet, l'Office voit à l'application d'un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens ainsi que des accords et des tarifs en matière de transport aérien international. Il veille en outre activement à l'application de la Loi et des règlements pris sous son régime.

## ENTRÉE SUR LES MARCHÉS DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

L'adoption de la Loi s'est traduite par des changements de grande portée dans le domaine du transport aérien. Un des objectifs de l'Office dans ce nouveau cadre législatif consiste à voir à l'application du système de délivrance de licences pour l'exploitation de services de transport aérien au Canada et d'en maintenir l'intégrité.

## SYSTÈME DE DELIVRANCE DE LICENCES AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS

L'Office délivre des licences pour l'exploitation de services de transport aérien intérieurs et

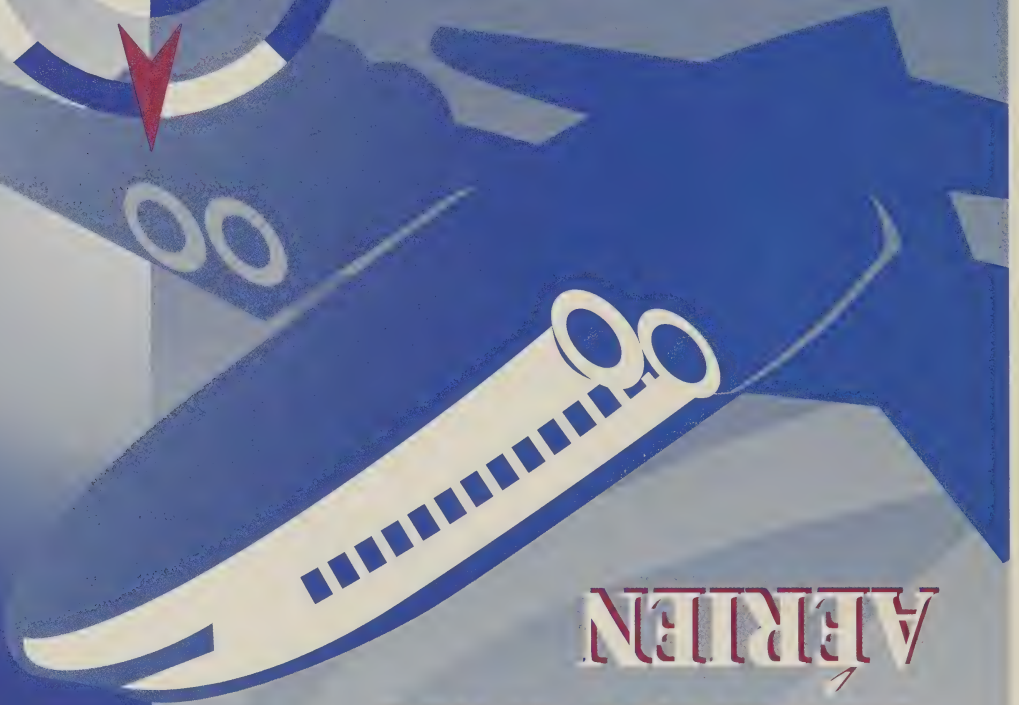
internationaux par des transporteurs canadiens et étrangers. Il s'agit des licences délivrées à des demandeurs canadiens pour des services intérieurs et des licences accordées à des demandeurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services aériens internationaux à destination et en provenance du Canada.

L'Office a pour tâche de s'assurer que tous les demandeurs canadiens, qu'il s'agisse d'un service aérien intérieur ou d'un service aérien international régulier ou à la demande, répondent à trois exigences de base : avoir une assurance responsabilité suffisante, être titulaire d'un document d'aviation canadien délivré par Transports Canada et satisfaire aux exigences en matière de propriété et de contrôle canadiens.





- Entrée sur les marchés des services
- L'Office, autorité en matière de transport aérien
- Tarifs
- Application des règlements



# CHAPITRE UN : TRANSPORT AÉRIEN



# Direction générale de la gestion centrale





## Direction générale des services juridiques, du secrétariat et des communications



# **Direction générale des transports ferroviaire et maritime**



**S. Isenberg**  
Directeur général  
téléphone : (819) 953-4657  
télécopieur : (819) 994-8807

**Taux ferroviaires et  
détermination des coûts**

**N. Thurston**  
Directeur  
téléphone : (819) 997-4914  
télécopieur : (819) 953-5564

**Plaintes sur les transports  
ferroviaire et maritime  
et services de vérification**

**P. Juneau**  
Directeur  
téléphone : (819) 953-0374  
télécopieur : (819) 953-5564

**Infrastructure ferroviaire**

**L. Spear**  
Directeur  
téléphone : (819) 953-0327  
télécopieur : (819) 953-5564

**Calcul des prix et  
examens sur l'efficacité**

**A. Gemmell**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-2036  
télécopieur : (819) 953-5564

**Développement de système  
d'établissement des coûts et analyse**

**F. Urban**  
Agent principal  
téléphone : (819) 953-9918  
télécopieur : (819) 953-5564

**Analyse financière**

**G. Nera**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-9930  
télécopieur : (819) 953-5564

**Plaintes et  
enquêtes maritimes**

**D. Pilon**  
Coordonnateur  
téléphone : (819) 997-8354  
télécopieur : (819) 953-5564

**Plaintes et  
enquêtes ferroviaires**

**W. Kay**  
Coordonnateur  
téléphone : (819) 997-1081  
télécopieur : (819) 953-5564

**Services de vérification  
et analyse statistique**

**J. Standon**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-1218  
télécopieur : (819) 953-5564

**Services d'ingénierie et environnement**

**P. Lacoste**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-2117  
télécopieur : (819) 953-5564

**Règlement des différends**

**P. Cotroneo**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-0320  
télécopieur : (819) 953-5564

**Approbation et détermination**

**K. Rochon**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-0365  
télécopieur : (819) 953-5564

# Direction générale du transport aérien et des transports accessibles



G.M. Currie  
Directeur général  
téléphone : (819) 953-5074  
télécopieur : (819) 953-5562

## ACCORDS, TARIFS ET CONTRÔLE DE L'APPLICATION

D. Western  
Directeur  
téléphone : (819) 997-6643  
télécopieur : (819) 953-5562

## LICENCES ET AFFRÈTEMENTS

C. Jacques  
Directeur  
téléphone : (819) 997-8761  
télécopieur : (819) 953-5562

## TRANSPORTS ACCESSIBLES

J. MacDonald  
Directeur  
téléphone : (819) 953-2749  
télécopieur : (819) 953-6019

## Accords internationaux

F. Rosen  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-9793  
télécopieur : (819) 953-5562

## Tarifs

G. Danychenko  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-6419  
télécopieur : (819) 953-5566

## Application de la loi

D. Rennie  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-9786  
télécopieur : (819) 953-5562

## Licences

R.V. Landry  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-6359  
télécopieur : (819) 953-5562

## Affrètements

M. Delisle  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-6227  
télécopieur : (819) 953-5572

## Évaluation financière

J. Jacob  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-8960  
télécopieur : (819) 953-5562

## Survi et liaison

C. Stark  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-2748  
télécopieur : (819) 953-6019

## Plaintes et enquêtes

A. Hampel  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-9151  
télécopieur : (819) 953-6019

## Règlements, recherche et analyse

H. Madrau  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-0806  
télécopieur : (819) 953-6019

## Enquêteurs principaux, contrôle de l'application

### Région du Pacifique

G. King  
Suite 250  
1095 ouest, rue Pender  
Vancouver (C.-B.) V6E 2M6  
téléphone : (604) 666-6620  
télécopieur : (604) 666-1267

### Région du Centre

M. Caldwell  
21<sup>e</sup> étage  
333, rue Main  
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6  
téléphone : (204) 984-6092  
télécopieur : (204) 984-6093

### Québec

R. Laliberté  
Bureau 8023  
101, boul. Roland-Thérien  
Longueuil (Québec) J4H 4B9  
téléphone : (514) 928-4173  
télécopieur : (514) 928-4174

### Région de l'Ouest

L. Brooklyn  
Suite 1100  
9700, av. Jasper  
Edmonton (Alberta) T5J 4C3  
téléphone : (403) 495-6618  
télécopieur : (403) 495-5699

### Ontario

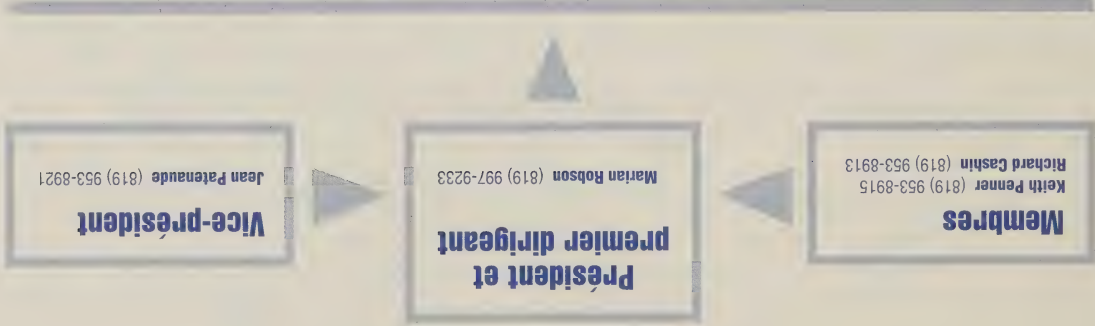
J. Anderson  
7548, chemin Bath  
Mississauga (Ontario) L4T 1L2  
téléphone : (905) 612-5792  
télécopieur : (905) 612-5794

### Région de l'Atlantique

B. Mercer  
1045, rue Main, pièce 9  
Moncton (N.-B.) E1C 1H1  
téléphone : (506) 851-6950  
télécopieur : (506) 851-2518



# Organigramme



- Transport aérien et transports accessibles**  
Gavin Currie (819) 953-5074
- Délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers et application des exigences relatives aux licences
  - Participation à la négociation et à la mise en œuvre des accords relatifs au transport aérien international
  - Administration des tarifs aériens internationaux
  - Amélioration de l'accessibilité à tous les modes de transport de compétence fédérale pour les personnes ayant une déficience

- Transports ferroviaire et maritime**  
Seymour Isenberg (819) 953-4657
- Établissement des taux ferroviaires et élaboration des normes et règlements relatifs aux coûts
  - Vérification des systèmes d'exploitation et de comptabilité des compagnies de chemin de fer
  - Règlement des différends concernant les plaintes relatives à la tarification et au service dans les industries ferroviaire et maritime
  - Règlement des différends entre les compagnies de chemins de fer et autres intervenants concernant les questions d'infrastructure ferroviaire
  - Émission de certificats d'aptitude pour la construction ou l'exploitation de chemins de fer

- Services juridiques, secrétariat et communications**  
Marie-Paule Scott, c.r.  
(819) 953-6698
- Prestation d'avis juridiques et représentation de l'Office devant les tribunaux
  - Administration des réunions, audiences, arrêtés et décisions de l'Office
  - Élaboration des règlements et administration du processus réglementaire
  - Prestation de conseils et de services en matière de communication

- Gestion centrale**  
Roger Roy (819) 997-6764
- Gestion et administration de services intégrés (ressources humaines, planification, finances, informatique, bibliothèque et dossiers)



nombreuses années, il a été président du comité permanent de la Chambre des communes des affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

M. Penner est titulaire d'un baccalauréat en arts (histoire) ainsi qu'une maîtrise en éducation (administration). Il a poursuivi ses études de premier cycle à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle aux universités de Toronto et d'Ottawa. Il a également suivi des cours de troisième cycle aux universités Queen's et McMaster.

En 1987-1988, il a été visiteur-stagiaire à la Faculté de sciences politiques de l'Université Queen's. Il est membre de l'Institut agréé des transports (Amérique du Nord).

Le 1<sup>er</sup> juillet 1996, M. Penner a été nommé membre de l'Office des transports du Canada. Il était auparavant membre de l'Office national des transports.

Les organigrammes ci-dessous décrivent la structure des directions générales responsables de l'administration et des programmes de l'Office.

Tout au long de sa carrière, Mc Cashin a fait partie de plusieurs groupes de travail. Ainsi, de 1977 à 1979, il a été commissaire de l'Atlantique au sein du Groupe de travail sur l'unité canadienne. Deux fois, il a été nommé commissaire de la Commission internationale des pêches de l'Atlantique nord-ouest, la première fois de 1980 à 1984 et la seconde, de 1990 à 1993. En 1990 et 1991, il a été commissaire au sein du Forum des citoyens sur l'avenir du Canada et en mars 1992, il a été nommé président du Groupe d'études sur les revenus et l'adaptation des pêches de l'Atlantique. Il siège également au sein du Comité consultatif de la Société royale du Canada.

Mc Cashin a aussi siégé au conseil d'administration de plusieurs organismes : Institut Nord-Sud, Office canadien du poisson salé, Institut de recherche en politiques publiques, Pétro-Canada, Institut des affaires publiques, Université de Dalhousie, Commission pour l'expansion du commerce extérieur.

Mc Cashin a été nommé membre de l'Office des transports du Canada le 1<sup>er</sup> juillet 1996. Il était auparavant membre de l'Office national des transports.

**Keith Penner**  
membre



M. Penner est né en Saskatchewan et a grandi en Alberta. Il met à contribution, dans son poste de membre de l'Office des transports du Canada, ses connaissances et son expérience du Nord canadien. En tant que député du nord de l'Ontario de 1968 à 1988, M. Penner a été le secrétaire parlementaire du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Par ailleurs, durant de

Canada; auparavant, il avait exercé les fonctions de conseiller auprès de la Commission d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

De 1982 à 1993, Mc Patenaude a occupé le poste d'avocat général à VIA Rail Canada Inc. À ce titre, il était responsable des services juridiques et des programmes de gestion des risques de la société d'État. Avec la collaboration des services des ressources humaines, il a mis en œuvre des programmes préventifs et a adopté des programmes de travail pour la réintégration des employés blessés en cours de travail.

De 1976 à 1982, Mc Patenaude a été avocat de la Commission canadienne des transports. Il a participé à la planification du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien et a fait des recommandations sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.



**Richard Cashin**  
membre

Natif de St. John's (Terre-Neuve), Mc Cashin est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université St-François Xavier ainsi que d'un baccalauréat en droit de l'Université de Dalhousie. Mc Cashin est devenu membre de l'Ordre du Canada en avril 1990. Il a reçu un doctorat honoraire en droit de l'Université Memorial de Terre-Neuve en mai 1991. Le 1<sup>er</sup> juillet 1990, il a été nommé membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada.

De 1962 à 1968, Mc Cashin a représenté la circonscription St. John's West à la Chambre des communes. À ses deux dernières années à ce poste, il a été secrétaire parlementaire du ministre des Pêches. De 1968 à 1971, Mc Cashin a été avocat au sein du cabinet Cashin and Pike. En 1971, il est devenu président du syndicat Fisherman, Food and Allied Workers, situé à St. John's et a occupé ce poste jusqu'en juin 1993.

Les membres de l'Office sont nommés par le gouverneur en conseil pour une période d'au plus cinq ans. Le personnel de l'Office, soit environ 250 employés, aide les membres dans l'exercice de leurs fonctions. Les membres ci-après étaient en poste du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996.



**Marian L. Robson,**  
président

Mme Marian Robson, de Vancouver, a été nommée président de l'Office des transports du Canada le 1<sup>er</sup> juillet 1996. Elle était membre de l'Office national des transports depuis le 27 mars 1995. Originale de la Saskatchewan, Mme Robson compte une expérience de 25 ans dans le domaine des transports, acquise dans les secteurs public et privé (gouvernement fédéral, compagnies de chemin de fer nationales et provinciales, réseau portuaire canadien et consultante indépendante en matière de transport). Avant sa nomination à l'Office national des transports, Mme Robson occupait le poste de vice-président du cabinet Hill and Knowlton, spécialisée dans les relations publiques internationales.

Avant de se joindre à ce cabinet, Mme Robson a été directrice du Cascadia Institute, un groupe de politiques publiques situé à Vancouver et se spécialisant dans les projets de tourisme, de transport et de commerce dans l'Ouest canadien et la région côtière du Pacifique aux États-Unis. Au début des années 80, Mme Robson a occupé plusieurs postes de direction dans le réseau portuaire canadien, d'abord au Conseil des ports nationaux où elle a été un des quatre membres à temps plein responsables de l'admi-



**Jean Patenaude,**  
vice-président

Mme Jean Patenaude, de l'Île-des-Sœurs (Québec), a été nommée vice-président de l'Office des transports du Canada le 1<sup>er</sup> juillet 1996. Diplômée en droit de l'Université d'Ottawa et admise au Barreau de la province de Québec en 1976, elle enrichit l'Office de ses 20 années d'expérience dans le domaine des transports et de la pratique du droit. Lors de sa nomination, elle occupait les fonctions de conseiller en politiques à Transports

nistration des 15 ports du Canada. En 1983, elle est devenue directeur de la Société canadienne des ports et président de la Vancouver Port Corporation lors de la création de celle-ci. En sa qualité d'adjointe spéciale de l'honorable Otto Lang au cours des années 70, Mme Robson a concentré ses efforts sur les questions agricoles de l'Ouest et sur tous les modes de transport. Du fait que le Ministère était responsable de la Commission canadienne du blé, Mme Robson a été appelée à participer à plusieurs initiatives se rapportant à la manutention et au transport du grain, à collaborer avec des responsables gouvernementaux, des compagnies de chemins de fer, des compagnies céréalières et la mise en oeuvre de ces programmes. À Transports Canada, elle a agi à titre de personne-ressource pour le Ministère, l'industrie du transport et les particuliers clients. Mme Robson a obtenu un baccalauréat ès arts en anglais de l'Université de la Saskatchewan en 1964. Elle a ensuite poursuivi, de 1965 à 1967, des études supérieures en sciences politiques à l'Université de la Colombie-Britannique et à l'Université de la Saskatchewan.



Le passage de l'Office national des transports à l'Office des transports du Canada implique plus qu'un changement de nom. Le changement découle non seulement d'une réforme législative mais également d'un examen systématique par le gouvernement des programmes fédéraux. Par ailleurs, dans le budget fédéral de février 1995, on a décidé de mettre fin aux programmes de subventions prévus pour les transports. Ces changements ont eu des répercussions particulières pour l'Office en raison de leur importance.

On a créé une équipe de transition pour s'assurer que le passage de l'ONT au nouvel Office se ferait sans heurt pour les parties intéressées et les employés.

La transition revêtait plusieurs aspects. Le mandat de l'Office avait considérablement changé : ces nouvelles responsabilités devaient être expliquées aux parties intéressées ainsi qu'aux employés; des niveaux de gestion ont été éliminés dans la structure de l'Office et d'autres changements ont été apportés; des bureaux régionaux ont dû être fermés; des processus internes ont été simplifiés; et l'organisation a dû réduire son effectif d'environ 50 pour cent tout en conservant l'expertise nécessaire.

Sur le plan des communications, la stratégie présentait deux volets : à l'interne, l'objectif consistait à opérer une réduction transparente, juste et équitable de l'effectif; à l'extérieur, d'informer les parties intéressées du nouveau mandat et des nouvelles responsabilités de l'Office. À ce dernier égard,

## On a créé une équipe de transition pour s'assurer que le passage de l'ONT au nouvel Office se ferait sans heurt pour les parties intéressées et les employés.

L'Office a produit et distribué des dépliants, alors que les membres et le personnel ont pris la parole au cours de plusieurs conférences et réunions au pays.

La fermeture du bureau de Moncton de l'ONT s'est révélée tout particulièrement difficile puisque c'est cette organisation qui administrait le programme de subventions au transport de la région de l'Atlantique. C'est ainsi que les employés de Moncton ont eu la tâche exigeante de fermer les livres du programme de subventions au moment où leurs emplois étaient en voie d'être supprimés.

Par un appui et des conseils, on a tenté d'aider les employés de l'ONT touchés par la réduction des effectifs à prendre des décisions personnelles et à faire face aux changements. Les employés qui ont décidé de continuer à travailler pour l'Office ont assisté à des séances de formation et d'information portant sur les responsabilités, les procédures et la structure nouvelles.

Durant la période de transition, l'Office a adopté un nouveau processus de planification stratégique de grande portée. Et c'est ce nouveau processus, qui prévoit la consultation suivie de tous les employés et de tous les membres de l'Office, qui ouvre la voie à la nouvelle organisation, l'objectif étant de favoriser l'initiative et l'esprit d'équipe dans l'exercice de toutes les fonctions de l'Office.

À la complexité et à la difficulté de la période de transition s'est ajoutée le délai très court prévu pour le changement.



## TRANSPORT MARITIME



La réglementation a également été assouplie dans le secteur du transport maritime. Alors que les pouvoirs de l'Office ont été diminués sous le régime de la nouvelle loi, son mandat est demeuré le même à plusieurs égards sous le régime d'autres textes législatifs.

En vertu de la *Loi sur le cabotage*, l'Office continue de faire des recommandations sur la disponibilité de navires canadiens appropriés pour certaines activités de cabotage qui font l'objet d'une demande d'accès d'un navire étranger. En vertu de la *LDCM de 1987*, l'Office fait fonction d'un centre de coordination des accords et des tarifs des conférences maritimes et statue sur les allégations selon lesquelles les accords ou les pratiques des conférences maritimes réduisent la concurrence et ont une incidence négative sur les services ou les coûts du transport.

Dans le cas de la *Loi sur le pilotage*, l'Office continue de statuer sur les tarifs de pilotage lorsque des personnes s'opposent aux projets de tarif publiés par une administration de pilotage. En vertu de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, l'Office continue de trancher les litiges portant sur les allégations selon lesquelles les tarifs de la voie maritime sont discriminatoires dans certains cas.

Le processus d'arbitrage que prévoyait la *LTN de 1987* est maintenant dans la nouvelle loi et comprend maintenant l'arbitrage des litiges concernant le transport maritime de marchandises par eau du Nord dans le bassin hydrographique par le fleuve Mackenzie et dans l'est de l'Arctique. Le Chapitre trois dresse de façon plus approfondie les activités de l'Office dans le domaine du transport maritime.

les personnes qui désirent construire ou exploiter une ligne ferroviaire doivent détenir un certificat d'aptitude, que l'Office leur délivrera s'il est convaincu qu'elles détiennent une assurance responsabilité suffisante. Mais les compagnies de chemin de fer n'ont plus à démontrer que leur service répond au critère d'utilité publique actuelle et à venir.

La nouvelle loi reprend également, avec des modifications, bon nombre des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* concernant l'infrastructure. Ainsi, elle incite les compagnies de chemin de fer et ceux qui entretiennent des rapports avec elles, comme les responsables du transport routier et les compagnies de services publics, à négocier. Elle maintient également les procédures de recours auprès de l'Office pour le règlement des litiges découlant de négociations infructueuses. Lorsqu'il s'agit d'approuver la construction de lignes ferroviaires, l'Office doit prendre en compte la nécessité de la ligne, les intérêts des localités et les aspects relevant de la protection de l'environnement.

Un nouvel article de la Loi habilite le ministre des Transports à conclure des accords avec les ministres provinciaux des Transports afin de conférer à l'Office le pouvoir de veiller à l'application des dispositions législatives relatives aux passages à niveau.

La nouvelle loi maintient le processus d'arbitrage que prévoyait la *LTN de 1987*. Le processus comprend maintenant les litiges reliés aux tarifs ou à toute condition de prestation des services par une compagnie de chemin de fer à une administration de train de banlieue désignée par un gouvernement provincial ou encore, à une compagnie de chemin de fer qui assure un service ferroviaire voyageur.

Les activités de l'Office au chapitre du transport ferroviaire sont décrites d'une manière plus détaillée au Chapitre deux.

substituent un préjudice commercial important si l'Office n'acquiesçait pas à leur demande. Au moment de l'abrogation de la LTGO, certaines dispositions relatives au transport du grain de l'Ouest ont été incluses dans la nouvelle loi, qui prévoit un processus plus simple pour permettre à l'Office de déterminer les taux de transport ferroviaire pour les mouvements de grain réglementés. Par ailleurs, le ministre des Transports vérifiera l'efficacité du système de maintenance et de transport du grain d'ici à la fin de 1999. Il s'agira notamment de décider si l'abrogation des dispositions réglementaires applicables au prix de transport du grain de l'Ouest aurait une incidence négative notable sur les expéditeurs.

La Loi simplifie par ailleurs l'actuel processus de transfert et de cessation d'exploitation des lignes ferroviaires auquel les transporteurs sont soumis. Le nouveau processus est davantage axé sur des pratiques commerciales puisqu'il incite les compagnies de chemin de fer à transférer les lignes à de nouveaux exploitants de lignes ferroviaires d'intérêt local plutôt que de mettre fin au service. La cessation d'exploitation ne nécessite ni approbation gouvernementale ni arrêt.

## 1 La Loi simplifie par ailleurs l'actuel processus de transfert et de cessation d'exploitation des lignes ferroviaires auquel les transporteurs sont soumis.

Pour ce qui est de la construction et de l'exploitation de lignes ferroviaires fédérales, la Loi prévoit l'assouplissement du processus d'entrée sur le marché pour les compagnies de

Toutes les licences qui avaient été délivrées en vertu de la loi précédente seront remplacées par des licences conformes aux nouvelles dispositions législatives.

Les activités de l'Office dans le domaine du transport aérien sont traitées d'une manière détaillée au Chapitre un.

## DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT FERROVIAIRE



Les changements que comporte la Loi en ce qui concerne la réglementation économique des marchés de transport fédéraux sont également évidents dans le secteur ferroviaire, où la réglementation a été considérablement assouplie.

Par rapport à la LTN de 1987, l'Office a vu ses compétences réduites dans le cas de ce mode de transport, mais à d'autres égards son mandat demeure le même en vertu d'autres lois. Par exemple, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire (ci-après la LSF), l'Office continue de régler les litiges qui opposent une compagnie de chemin de fer et une municipalité à propos de la répartition des coûts d'installation ou d'entretien d'améliorations ferroviaires au chapitre de la sécurité.

La LTN de 1987 renfermait des dispositions touchant la concurrence, qui avaient pour objet de permettre aux expéditeurs ferroviaires d'avoir recours aux services d'autres compagnies de chemin de fer (concurrence intramodale). Citons à titre d'exemple les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'extension des zones d'interconnexion, qui ont été maintenues dans la nouvelle loi.

Par ailleurs, la nouvelle loi exige que les expéditeurs qui déposent une demande de réparation auprès de l'Office démontrent qu'ils

## DISPOSITIONS LÉGISLATIVES APPLICABLES AU TRANSPORT AÉRIEN



La partie II de la nouvelle loi énonce les

exigences régissant la prestation des services aériens intérieurs et internationaux. En vertu des nouvelles dispositions législatives, le régime en

grande partie dérogativement qui visait auparavant le Sud canadien a été élargi pour comprendre

d'inversion du fardeau de la preuve pour l'accès au marché du Nord et les restrictions imposées aux transporteurs du Sud du Canada exerçant

des activités dans le Nord ont été abolies. Par ailleurs, les transporteurs autorisés à exploiter des services intérieurs sont maintenant libres d'exercer leurs activités partout au Canada.

La nouvelle loi comprend également deux nouvelles dispositions visant la protection des consommateurs. Un nouveau critère de santé

financière a été établi pour tous les nouveaux demandeurs canadiens qui veulent exploiter des services intérieurs ou internationaux à l'aide de

gros aéronefs et d'aéronefs moyens. Ce critère vise également les exploitants qui utilisent déjà de petits aéronefs et qui veulent en utiliser de

catégories différentes, ainsi que les détenteurs d'une licence les autorisant à utiliser de gros aéronefs de transport de passagers et qui a été

suspendue pour au moins 60 jours. Ce critère vise à garantir que tous les exploitants visés disposent des ressources financières suffisantes pour

couvrir les frais de démarrage et les coûts de leurs activités pendant au moins les 90 premiers jours.

L'article 59 interdit la vente ou l'offre de vente de services aériens pour lesquels aucune licence n'a été délivrée. Le législateur a voulu

protéger les consommateurs contre toute perte financière découlant de l'établissement de nouveaux services aériens par des personnes qui ne sont pas en mesure de le faire.

**L'Office a ... procédé à la délivrance de nouvelles licences de remplacement, à l'élaboration de guides sur les nouvelles formalités relatives à la présentation de demandes de permis d'affrètement, ainsi qu'à la mise à jour des publications en fonction des nouvelles dispositions législatives, et à leur distribution.**

Le RTA a été révisé et promulgué au moment de l'adoption de la Loi. En conséquence, le RTA est maintenant conforme à la forme et au fond de la nouvelle loi et comporte, par exemple, des dispositions réglementaires applicables aux arrangements entre compagnies aériennes, comme le partage de codes, la réservation de capacité, et la location d'aéronefs avec équipage ainsi que de nouvelles catégories d'aéronefs et de licences. L'Annexe B énumère ces principales dispositions ainsi que d'autres initiatives de l'Office en matière de réglementation. Par ailleurs, de nouvelles dispositions réglementaires sur les vols affrétés transfrontaliers ont été ajoutées par suite de la libéralisation de l'accord bilatéral de services aériens entre le Canada et les États-Unis.

L'Office a également procédé à la délivrance de nouvelles licences de remplacement, à l'élaboration de guides sur les nouvelles formalités relatives à la présentation de demandes de permis d'affrètement, ainsi qu'à la mise à jour des publications en fonction des nouvelles dispositions législatives, et à leur distribution.



Le budget fédéral de 1995 a eu également pour effet d'éliminer deux grands secteurs d'activité de l'ONT : les programmes de subventions pour les transports en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (ci-après la LTGO), de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. L'ONT était chargé de l'application de tous ces programmes de subventions. Dans le cadre de la revue gouvernementale de la réglementation existante, dont l'objectif est de faire en sorte que les pouvoirs de réglementation du gouvernement favorisent la plus grande prospérité possible pour les Canadiens, l'Office est à examiner les dispositions du Règlement sur le transport aérien (ci-après le RTA) régissant les services internationaux à la demande. L'Office projette de simplifier le RTA de façon à réduire le fardeau de la réglementation. Il a l'intention d'en simplifier les dispositions, de les codifier et, au besoin, d'harmoniser les dispositions applicables aux services internationaux à la demande entre le Canada et les États-Unis. En ce qui concerne la question des tarifs, l'Office a l'intention de se pencher sur l'évolution des pratiques de l'industrie.

La Loi maintient les dispositions de la LTN de 1987 relatives à l'accessibilité. L'Office conserve le pouvoir de veiller à ce que les modes de transport de compétence fédérale ne causent pas d'obstacles abusifs aux personnes ayant une déficience. À ce titre, il a pour tâche de statuer sur les plaintes déposées par les personnes ayant une déficience et d'élaborer des règlements et des codes de pratiques.

Le gouvernement a estimé que des changements s'imposaient. L'examen de la situation a entraîné le remplacement de la législation antérieure par la Loi sur les transports au Canada, promulguée en 1996.

La politique nationale des transports demeurait dans une grande mesure intacte dans la nouvelle loi, comme le démontre l'énoncé ci-après :

[...] la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs – y compris des personnes ayant une déficience – en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions [...].

Voici les principaux changements qui ont découlé de la nouvelle loi : simplification des processus de cessation d'exploitation ou de transfert des lignes ferroviaires; élimination des dispositions réglementaires applicables aux activités des compagnies de chemin de fer et à la régie d'entreprise; suppression de l'obligation pour l'Office d'examiner les projets de fusion et d'acquisition d'entreprises canadiennes de transport; élimination des subventions aux compagnies de chemin de fer pour le maintien des services de transport de voyageurs et de marchandises non rentables; création d'un régime de réglementation unique pour le transport aérien intérieur par l'assouplissement de la réglementation des services aériens dans le Nord; élimination de la délivrance des licences aux exploitants qui entrent sur le marché des services d'approvisionnement par eau dans le Nord canadien.



(premier dirigeant), d'un vice-président et de deux membres permanents. Les membres, qui constituent l'entité juridique qu'est l'Office, rendent des décisions sur une grande variété de questions concernant les aspects économiques des modes de transport fédéraux. Ils ont pour mandat d'établir la réglementation économique et de prendre des décisions à cet égard, ils peuvent ainsi délivrer des autorisations à des transporteurs qui désirent exploiter des services ferroviaires ou aériens, ou encore résoudre des litiges sur des questions comme les taux ou les services de transport; enfin, ils peuvent ordonner la suppression de tout obstacle abusif à la mobilité de personnes ayant une déficience dans le réseau de transport sous réglementation fédérale.

## CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Jusqu'au milieu des années 60, le gouvernement exerçait un contrôle rigoureux sur les tarifs de transport ainsi que sur la qualité et la quantité des services offerts. La Commission royale d'enquête sur les transports de 1961, appelée également Commission MacPherson, s'est penchée sur la nature de ce contrôle et sur la structure de l'industrie, la conduite des activités et le rendement. Ses conclusions sont à l'origine de l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1967.

Pour la première fois, le législateur énonçait une politique nationale sur les transports, dont l'une des pierres angulaires consistait dans la concurrence entre les divers modes de transport. Jusque-là, la concurrence intermodale avait été passée sous silence. Les diverses commissions de réglementation propres à chaque mode de transport étaient remplacées par un nouvel organisme : la Commission canadienne des transports. Après l'adoption de cette loi en 1967, les marchés canadiens du transport ont continué d'évoluer. La rapidité et l'importance de ces

## En 1995, les marchés de transport canadiens avaient subi encore d'autres changements, plus profonds que ceux de 1987.

changements ainsi que les importantes initiatives de déréglementation dans le domaine des transports aux États-Unis – principal partenaire commercial du Canada – ont entraîné une autre révision en profondeur de la législation canadienne des transports. Amorcée en 1985 par la publication d'un énoncé de politique intitulé *Aller sans entrave*, cette révision a donné lieu à d'importants changements d'ordre législatif, au premier rang desquels figure l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (ci-après la *LTN de 1987*), de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (ci-après la *LDCM de 1987*).

Même si elle conservait certains éléments de l'énoncé de politique relatifs à la concurrence intermodale, la *LTN de 1987* insistait aussi sur la concurrence au sein de chaque mode, souvent désignée par l'expression concurrence intramodale. La nouvelle loi avait pour effet d'assouplir considérablement la réglementation de l'entrée et de la sortie des marchés du transport aérien et des niveaux de service au sein de ce mode, questions qui auparavant faisaient l'objet de dispositions réglementaires rigoureuses. L'Office était également investi de pouvoirs dans le domaine des transports accessibles. En 1995, les marchés de transport canadiens avaient subi encore d'autres changements, plus profonds que ceux de 1987. Une fois de plus,

L'Office a été créé le 1<sup>er</sup> juillet 1996, en vertu des dispositions de la Loi sur les transports au Canada (ci-après la Loi), succédant de ce fait à l'Office national des transports du Canada (ci-après l'ONT).

L'Office est un tribunal quasi judiciaire : il continue de veiller à l'application des lois dont relève la réglementation économique des divers modes de transport de compétence fédérale.

Comme l'exige l'article 42 de la Loi, le présent rapport décrit les activités de l'Office au cours de ses six premiers mois d'existence, soit du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996.

Dans le cadre des activités de l'Office, le rapport inclut une brève liste des demandes qui lui ont été présentées et ses conclusions à leur égard. Le rapport comprend également une évaluation de l'application de la Loi ainsi que des difficultés rencontrées dans son application.

Les trois premiers chapitres décrivent les activités de l'Office dans les modes de transport qui relèvent de sa compétence, soit le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport maritime. Au chapitre quatre est décrit le mandat de l'Office concernant les questions des transports accessibles. Le chapitre cinq présente, comme l'exige le paragraphe 42(2) de la Loi, une évaluation de l'effet de la Loi et des difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci. L'Annexe A décrit les cas où les décisions de l'Office ont été portées en appel devant la Cour d'appel fédérale.

## UN NOUVEAU TRIBUNAL

L'Office est un organisme indépendant qui relève du Parlement fédéral par l'intermédiaire du ministre des Transports. Pour qu'il puisse s'acquitter efficacement de ses fonctions de tribunal quasi judiciaire, le Parlement l'a investi des pouvoirs d'une cour supérieure au Canada pour ce qui concerne les questions qui relèvent de sa compétence (notamment, la capacité d'exiger l'interrogation de témoins et la production de documents).

Selon la Loi, l'Office est composé d'au plus sept membres nommés par le gouverneur en conseil et de membres temporaires nommés par le Ministre. Au cours de la période visée par ce rapport, l'Office était composé d'un président



# 1

## 'amélioration des communications avec les intervenants du système de transport du Canada est prioritaire.

Tribunal quasi judiciaire, l'Office rend ses décisions de façon autonome. Sa responsabilité principale est de veiller à la mise en œuvre équitable des politiques établies par le Parlement dans le domaine du transport. Appelé à œuvrer dans un milieu déréglementé, l'Office, pour être efficace, doit mettre à profit toute son expérience et adapter ses compétences afin d'être en mesure de remplir son nouveau mandat.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office continue d'assumer nombre de fonctions de l'Office national des transports. Il continue en outre de jouer un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la politique fédérale sur le renouvellement de l'industrie ferroviaire, d'assumer la réglementation économique du transport aérien, de veiller à l'application de certaines dispositions de la législation maritime et de voir à ce que tous les usagers du réseau sous réglementation fédérale ne rencontrent aucun obstacle abusif. L'Office continuera de régler les différends sous le nouveau régime.

L'amélioration des communications avec les intervenants du système de transport au Canada est prioritaire. C'est ainsi que des membres, des



cadres supérieurs et des employés de l'Office ont rencontré diverses parties intéressées, de toutes les régions du pays, pour les informer du rôle de l'organisme en tant que responsable de la réglementation économique et en tant que décisionnaire. Lors de ces consultations, l'Office a pu prendre connaissance de nombreuses craintes qu'éprouve l'industrie, dont certaines sont reliées à la nouvelle législation.

Comme l'a mentionné le ministre des Transports, les transports constituent un élément stratégique de l'économie canadienne. Les industries canadiennes qui œuvrent dans le secteur des transports évoluent rapidement. L'Office continuera de contribuer au maintien d'un système de transport canadien qui soit économique, efficace et accessible; il est prêt à relever les défis qui l'attendent.

M.L.R.



L'industrie canadienne du transport est en pleine effervescence. La déréglementation et la rationalisation des installations ferroviaires ont provoqué tout un bouleversement : les compagnies de chemin de fer

tendent de se défaire des lignes exploitées à perte, les collectivités s'acharnent à conserver leur service local, et les lignes ferroviaires d'intérêt local prennent de plus en plus d'importance. Dans le secteur aérien, les volumes sont en hausse et de nouvelles

alliances internationales font leur

apparition. Le secteur du transport maritime utilise de nouvelles structures pour gérer les ports et pour faire face à la concurrence internationale. Enfin, dans les trois secteurs, les fournisseurs de services ont recours à de nouvelles technologies pour rendre leurs véhicules et leur infrastructure plus accessibles aux personnes ayant une déficience.

Les mécanismes utilisés pour réglementer l'industrie du transport sont eux aussi en mutation. Ainsi, le 1<sup>er</sup> juillet 1996, est entrée en vigueur la *Loi sur les transports au Canada*, par laquelle a été créé l'Office des transports du Canada (ci-après l'Office). La Loi a pour effet d'éliminer toute réglementation inutile et s'inspire ainsi de l'expérience acquise pour inciter l'industrie du transport à s'axer davantage sur le marché. L'Office doit donc changer de cap et adopter une orientation nouvelle, plus flexible et axée sur l'avenir, de façon à s'adapter à son nouveau mandat et à bien s'acquitter de ses responsabilités.







# Table des matières

PRÉFACE .....	1
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE UN : TRANSPORT AÉRIEN .....	17
Entrée sur les marchés des services de transport aérien .....	19
L'Office, autorité en matière d'aéronautique .....	25
Tarifs .....	28
Application des règlements .....	30
CHAPITRE DEUX : TRANSPORT FERROVIAIRE .....	33
Transport du grain de l'Ouest .....	36
Résolution des différends et accès concurrentiel .....	38
Calcul des frais ferroviaires et questions de vérification .....	42
Infrastructure ferroviaire .....	45
Rationalisation ferroviaire et .....	51
règlement de la question des subventions .....	51
CHAPITRE TROIS : TRANSPORT MARITIME .....	55
CHAPITRE QUATRE : LES TRANSPORTS ACCESSIBLES .....	61
CHAPITRE CINQ : ÉVALUATION DE L'EFFET DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS L'APPLICATION DE CELLE-CI .....	75
ANNEXES : .....	81
Annexe A : Affaires soumises à la Cour d'appel fédérale .....	83
Annexe B : Projets de réglementation .....	89
Annexe C : Conférences maritimes desservant le Canada .....	93
Annexe D : Membres du Comité consultatif sur l'accessibilité de l'Office .....	97





Président  
Office des transports  
du Canada



Chairman  
Canadian Transportation  
Agency

Mai 1997

L'honorable David Anderson, C.P., député  
Ministre des Transports  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 42 de la *Loi sur les transports au Canada*, j'ai l'honneur de déposer le premier rapport annuel de l'Office des transports du Canada pour la période du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

*Marian L. Robson*

Marian L. Robson

Canada





---

*Premier rapport annuel  
1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1996*

**OTC • CTA**  
**OFFICE DES**  
**TRANSPORTS**  
**DU CANADA**



On peut obtenir le présent rapport  
sur bande sonore, en braille et  
sur disquette sur demande.  
On peut également l'obtenir  
sur Internet au site  
**[www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)**

# 0FFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

PREMIER RAPPORT ANNUEL  
1996



UN CHANGEMENT  
DE CAP

Canada

Ministère des  
Transports

Office des  
Transports du Canada







# CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY

Annual Report 1997





## **Mission Statement**

**Our mission is to administer transportation legislation and government policies to help achieve an efficient and accessible transportation system by education, consultation and essential regulation.**

## **Values**

*We are committed to the following core values which constitute our code of conduct in achieving our mission:*

---

### ■ **Quality Service**

We believe in delivering high quality services. We strive to provide the highest level of expertise. We reach our decisions through an impartial, transparent and fair process.

---

### ■ **Open Communications:**

We believe in timely communications. We encourage a free exchange of ideas and promote open and constructive contacts with those whom we serve and among ourselves.

---

### ■ **Respect for Others**

We believe in treating people fairly. We promote a cooperative and rewarding environment which fosters personal growth.

---

### ■ **Personal Development**

We are committed to continuous learning. We encourage creativity and innovation. We promote training to maintain and improve expertise and quality of work.

# CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY

Annual Report 1997

© Minister of Public Works and Government Services  
Canada, 1998  
Printed and bound in Canada

ISBN 0-662-63587-6  
Catalogue No. TW1-1/1997

This Annual Report and other Agency publications are  
available on the CTA Website [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)

For information about the Agency and its programs you  
can also call: (819) 997-0344

Correspondence can be addressed to:

Canadian Transportation Agency  
Jules Léger Building  
15 Eddy Street  
Hull, Quebec  
K1A 0N9

This publication is available in alternative format.



## CONTENTS

CHAIRMAN'S MESSAGE .....	v
THE CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY.....	vi

### Chapter 1

Introduction .....	1
Annex 1: Statutes and Regulations .....	7
Annex 2: Organizational Chart .....	9

### Chapter 2

Agency Activities in 1997 .....	11
2.1 Introduction .....	11
2.2 Rail and Marine Transportation .....	12
2.3 Air Transportation .....	26
2.4 Accessibility for Persons with Disabilities .....	34
2.5 Legal Services and Secretariat .....	40
Annex 1: Rail Lines Transferred and Discontinued .....	43
Annex 2: Cases Before the Federal Court .....	51

### Chapter 3

Assessment of the Operation of the <i>Canada Transportation Act</i> and Difficulties Observed in the Administration of the Act .....	55
3.1 Introduction .....	55
3.2 Administration .....	55
3.3 Air Transportation .....	57
3.4 Rail Transportation .....	59
3.5 Additional Issues .....	69
3.6 Conclusion .....	70

### Chapter 4

Looking Ahead .....	71
APPENDIX: Staff of the Agency .....	73





## Chairman's Message

THE CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY'S first full year of operation was a busy one. In 1997, with a significantly reduced workforce, the Agency dealt with many issues in its areas of responsibility as directed by Parliament, acting as a quasi-judicial tribunal and as a regulator. In addition, the Agency acted as regulatory policy-maker in the area of accessible transportation.

As required by subsection 42(1) of the *Canada Transportation Act*, the activities of the Agency in 1997 are reported in chapter 2. The mandate of the Agency covers the rail, marine and air modes, as well as accessible transportation. This chapter provides a comprehensive report of our activities while highlighting those which were most significant.

As required by subsection 42(2) of the Act, the report includes the Agency's assessment of the operation of the Act in chapter 3. While the Act is relatively new—taking effect on July 1, 1996—and many aspects are untried and untested, a growing body of informed opinion has taken shape over the past eighteen months on how the Act has benefitted and constrained various parties. Based on this information and the experience of the Agency in carrying out its responsibilities, preliminary assessments have been made about the degree to which the Act is an effective vehicle for implementing Canada's transportation policy.

This early analysis is important so that, when the time comes, the Act can be fine-tuned where necessary to ensure that it continues to help build Canada's transportation sector which is so vital to our national economy.

I believe that the Agency made significant inroads in 1997 in accomplishing its mission of administering transportation legislation and government policies to help achieve an efficient, accessible transportation system. I am also confident that, in its first full year of operation, the Agency has laid a solid foundation for the years ahead.

Marian L. Robson

# The Canadian Transportation Agency

**Marian L. Robson\***

**Chairman**

Ottawa, Ontario

Former port executive, railway manager and  
former Member  
National Transportation Agency

**Jean Patenaude\***

**Vice-Chairman**

Montreal, Quebec

Former adviser to Transport Canada and  
railway general counsel

**Richard Cashin P.C., O.C., LLD, Member\***

St. John's, Newfoundland

Lawyer, and

Past president and founder,  
Newfoundland Fishermen's Union

**Keith Penner, Member\***

Ottawa, Ontario

Former Member of Parliament  
for Cochrane-Superior and  
former Member  
National Transportation Agency

**Michael Sutton P. Eng., Member\*\***

Willowdale, Ontario

Former Chair, City of Toronto Planning Board and  
telecommunications executive

---

\* appointed July 1, 1996

\*\* appointed December 22, 1997



## CHAPTER I

# *Introduction*

### **Background**

THE CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY was established on July 1, 1996, under the *Canada Transportation Act*, as the continuation of the National Transportation Agency. The Canadian Transportation Agency has a multi-faceted role. As a quasi-judicial body, it is the economic regulator, licensing authority, accessibility facilitator and aeronautical authority. The domestic and international transportation market in which the Agency conducts these activities has changed dramatically in recent years.

Economic regulation, in particular, has evolved significantly in Canada, particularly since the 1980s. The shift toward reduced economic regulation started in 1967 when the *National Transportation Act* introduced intermodal competition between rail and highway. Another step took place in the mid-1980s when air policy was liberalized, and a further stride was made in 1987 when the *National Transportation Act, 1987* dramatically reduced the regulatory burden of domestic air transportation and also introduced important new competitive measures in the rail mode.

The Canadian Transportation Agency today must be flexible, responsive—and pragmatic. It must also act quickly and decisively. The Agency's primary role is still that

of economic regulator but its approach now is to use regulatory tools when necessary but to encourage dispute resolution by parties wherever possible. Its investigative powers are reactive, or complaint-driven. The Agency can hold an inquiry and make decisions on complaints under any Act it administers. Except in the air mode, the Agency cannot initiate an investigation without a complaint.

The Agency is charged with administering Canada's transportation policy, as articulated in section 5 of the *Canada Transportation Act*. The section states, in part, that transportation is "...essential to serve the transportation needs of shippers and travellers, including persons with disabilities, and to maintain the economic growth and

well-being of Canada and its regions....”

It further states that this is best achieved under conditions which ensure that “competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services....”

## **M a n d a t e**

The Agency’s authority and legislative mandate is stated in the *Canada Transportation Act* of 1996. Under the Act and related legislation, the Agency has various powers to assist in the implementation of the federal government’s transportation policy. The relevant statutes and regulations are listed in Annex 1 of this chapter.

The Agency is the economic licensing authority for carriers that apply to enter the air and rail modes in Canada. It ensures ongoing compliance with the licensing requirements of the Act. It also exercises certain powers in regulating fares and tariffs where market forces may not suffice.

The Agency, with the approval of the Governor in Council, can make regulations to direct carriers in their dealings with customers. Regulations are made after consultation with industry and the public. Where more effective, the Agency may also use codes of practice and guidelines.

The Agency also makes and enforces decisions in response to complaints and applications brought before it. The Agency serves shippers, carriers, consumers and third parties such as municipalities. It has the

power to order the removal of undue obstacles to the mobility of persons with disabilities in the federally regulated transportation network. The Agency orders corrective measures where a person with a disability has encountered undue obstacles.

The government’s transportation policy calls for an accessible, freely competing transportation sector with economic regulations only in respect of those services and regions where regulation is necessary. The Agency, by specific regulatory provisions or when asked, can ensure that transportation users, commercial shippers and individual travellers, receive the protection provided for them in the legislation if market forces alone do not result in fair, reasonable service.

The Agency hears complaints from users and others regarding poor service or abuse of market power and, depending on its decision, may order the carrier to make the changes necessary to be in conformity with the legislation and regulations. The Agency has the power of a superior court in issuing decisions and orders on matters within its jurisdiction.

The Agency took action in several significant areas in 1997:

- The Agency held its first oral hearing into a complaint filed by a person with a disability regarding accessibility of services provided by some Canadian air carriers.
- The Agency launched a comprehensive report presenting 25 recommendations to the air industry to remove communication barriers facing persons with disabilities

who travel by air. Two industry consumer working groups were established to review travel guides to facilitate air travel for persons with disabilities and to develop a generic alternative-format policy for the air industry. These groups met for the first time in 1997.

- The Agency developed a working paper for consideration at the meeting of the Panel of Experts on Facilitation of the International Civil Aviation Organization (ICAO). The working paper, approved by the Panel, proposed restructured guidance material on the transportation of passengers with disabilities.
- The Act requires all railways to have a certificate of fitness. It allowed railways in existence under the previous legislation a one-year period in which to obtain a certificate of fitness. Before issuing the certificates, the Agency was required to assess the financial liability coverage of all existing railways by July 1, 1997, as well as assessing new railway operations established as a result of transfers of railway lines during the year. In total, the Agency issued 37 decisions either granting or amending certificates to 27 different federal railway companies.
- The Agency engaged in a consultative process that allowed parties affected by the review of interswitching rate levels to provide direct input in the decision-making process. The review of rate levels for 1997 included consideration of section 112 of the Act, a new feature which

stipulates that rates established by the Agency shall be “commercially fair and reasonable to all parties.” Consultative meetings on interswitching were held in three locations across Canada in January 1997. The Agency published final amendments to the interswitching regulations in Part II of the *Canada Gazette* on December 10, 1997.

Similarly, the Agency held hearings in January 1997 as part of its review of the methodology for determining cost of capital rates. The review was initiated due to structural changes in the rail transportation industry. The purpose of the hearings was to consult parties on the effect of these changes on important topics such as the risk factors affecting the estimation of the cost of equity. The Agency’s decision was released on March 6, 1997.

## **Agency Management**

The Agency’s shift in focus from that of a traditional regulator to a more contemporary role of conciliator and facilitator, raises important implications for the Agency’s organizational structure and human resource needs. The Agency worked with employees and unions to develop and fine-tune a strategic plan, including a mission statement and core values, that ensures that the organizational structure mirrors the Agency’s mission and strategy.

The Agency also produced a communications strategy that responds to the needs of

*“ Our mission is to administer transportation legislation and government policies to help achieve an efficient and accessible transportation system by education, consultation and essential regulation.”*

*—Canadian Transportation Agency, Mission Statement*

those affected by the new regulatory environment. The communications strategy included consultations with industry associations and provincial and local governments. It also emphasizes the use of information technology. The Agency increasingly made use of its website to disseminate information, and plans to ensure that current systems meet the Year 2000 challenge.

#### **Open Communications**

We believe in timely communications. We encourage a free exchange of ideas and promote open and constructive contacts with those whom we serve and among ourselves.

The Canadian Transportation Agency consists of the Chairman, who serves as chief executive officer, the Vice-Chairman, the other Members and the staff that assist them. The Members make the Agency's decisions.

When the Agency receives an application or complaint, at least two Members review and make a determination on it. These decisions—as well as rules, orders and regulations—are maintained by the Agency and are available to anyone who applies.

Agency staff report to three Directors General and the General Counsel and Secretary who report directly to the Chairman.

#### **Quality Service**

We believe in delivering high quality services. We strive to provide the highest level of expertise. We reach our decisions through an impartial, transparent and fair process.

The Agency in its first year of operation, realigned its staff and their responsibilities to reflect its new mandate and approach. (See Organizational Chart in Annex 2 of this chapter.)

#### **Personal Development**

We are committed to continuous learning. We encourage creativity and innovation. We promote training to maintain and improve expertise and quality of work.

#### **C o n t e x t**

The Agency's current form and approach reflect the context of the late 1990s. This context encompasses Canadian and international approaches to transportation policy, the federal government's ongoing endeavours to revise its role and modalities of service delivery, and the global environment in which the Agency and its clients operate.



## EVOLUTION OF TRANSPORTATION POLICY AND THE TRANSPORTATION INDUSTRY

Deregulation has gone hand-in-hand with a reduced government presence in transportation operations, as evidenced in the operation of airports and air traffic control, and the privatization of Canadian National. As well, transport operators such as railways now have significantly more freedom to restructure their operations and rationalize their infrastructures which has resulted in new elements such as independent short-line railways. Today's Agency regulates a much different industry from that which existed 30 years ago and must be flexible to adjust to that reality.

## ROLE OF GOVERNMENT AND THE DELIVERY OF GOVERNMENT SERVICES

A diminished role in transportation operations and ownership does not mean that the government's role is simply reduced. The role and responsibility of government in relation to the private sector has changed and continues to change. Regarding regulations, the change in direction is from "before the fact" regulation to "regulation where necessary" to alleviate situations created by an imbalance. The focus is on "essential regulation" where intervention is necessary.

Like other federal organizations, the Agency is working to implement a broader initiative to improve and modernize its service delivery—a key Public Service priority.

The Agency's goals are to use open communications and provide quality service to establish it as an independent and objective facilitator in the Canadian transportation system.

## INTERNATIONAL CONTEXT

The federal government has launched "Canada 2005" to identify and analyze the major forces that will affect Canada in the next decade. One such force is economic globalization—the emergence of more integrated worldwide markets for technology, investment, production, distribution and consumption.

The three federally regulated modes under the Agency's jurisdiction—air, rail and marine—all have an important and sometimes predominant international component. This affects their corporate structure and strategies, and their competitive realities. While the Agency deals with Canadian consumers and carriers within its borders, it also recognizes the importance of the international market in which most Canadian carriers and their customers operate.

Agency decisions can affect the international competitiveness of Canadian producers and carriers. Most Canadians agree that our shippers need economical transportation services to help them compete internationally; Canadian carriers require an environment in which they can compete and thrive both domestically and internationally.

## **A New Agency for a New Environment—1997**

Today's Agency is far different from the traditional transport regulator of years past which tightly controlled who could conduct business in the transportation field and how they could do it.

The regulator in the new environment may reserve the right and the authority to take action when necessary, but on a day-to-day basis its role is to make parties aware of how they are expected to participate in the freely competitive marketplace, what must be done to adhere to the rules and what constitutes a breach of the rules. It is like a referee, making sure that all the players follow the rules and acting as an objective third-party decision maker.

The year 1997, the Agency's first full year of operation, was one of many challenges.

The Agency's success in meeting these challenges and its new approach are evident in its achievements outlined in Chapter 2.

Chapter 3 provides the Agency's assessment of the operation of the *Canada Transportation Act* and of any difficulties observed in its administration. This preliminary valuation will guide the Agency's work in the year ahead as it consults more fully with the community to add greater depth to its assessment.

Chapter 4 is the Agency's look ahead. The Agency will build on the knowledge and experience garnered in 1997 and use it as a stepping stone in the continuous improvement of its service and delivery. The Agency will also chart a course for the ongoing assessment of the operation of the Act in a manner that is most beneficial to those who require the information to improve Canada's transportation system.

## STATUTES AND REGULATIONS

### ACTS:

---

#### The Agency has sole responsibility for:

<i>Canada Transportation Act</i>	S.C. 1996, c. 10
----------------------------------	------------------

---

#### The Agency shares responsibility to Parliament for the following Acts:

<i>Access to Information Act</i>	R.S.C. 1985, c. A-1
<i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>	R.S.C. 1985, c. A-15 *
<i>Budget Implementation Act, 1995</i>	S.C. 1995, c. 17
<i>Budget Implementation Act, 1996</i>	S.C. 1996, c. 18
<i>Canadian Environmental Assessment Act</i>	S.C. 1992, c. 37
<i>Civil Air Navigation Services Commercialization Act</i>	S.C. 1996, c. 20
<i>Coasting Trade Act</i>	S.C. 1992, c. 31
<i>Energy Supplies Emergency Act</i>	R.S.C. 1985, c. E-9
<i>Financial Administration Act</i>	R.S.C. 1985, c. F-11
<i>Maritime Freight Rates Act</i>	R.S.C. 1985, c. M-1 *
<i>Pilotage Act</i>	R.S.C. 1985, c. P-14
<i>Privacy Act</i>	R.S.C. 1985, c. P-21
<i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	R.S.C. 1985, c. R-4
<i>Railway Safety Act</i>	R.S.C. 1985, c. 32 (4th Supp.)
<i>St. Lawrence Seaway Authority Act</i>	R.S.C. 1985, c. S-2
<i>Shipping Conferences Exemption Act, 1987</i>	R.S.C. 1985, c. 17 (3rd Supp.)

\* The provisions of the *Interpretation Act* provide that, although these enabling statutes were repealed, their provisions still must be applied to all matters pending before the Agency at the time of repeal. Several matters are presently outstanding. (transitional 1995, c. 17, s. 27)

## REGULATIONS:

---

### **The Agency has sole responsibility for the following regulations:**

*Air Transportation Regulations*

*National Transportation Agency General Rules*

*Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*

*Railway Costing Regulations*

*Railway Interswitching Regulations*

*Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations*

*Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations*

*Railway Traffic Liability Regulations*

---

### **The Agency shares responsibility to Parliament for the following Regulations:**

*Atlantic Region Freight Assistance Regulations (see above note)*

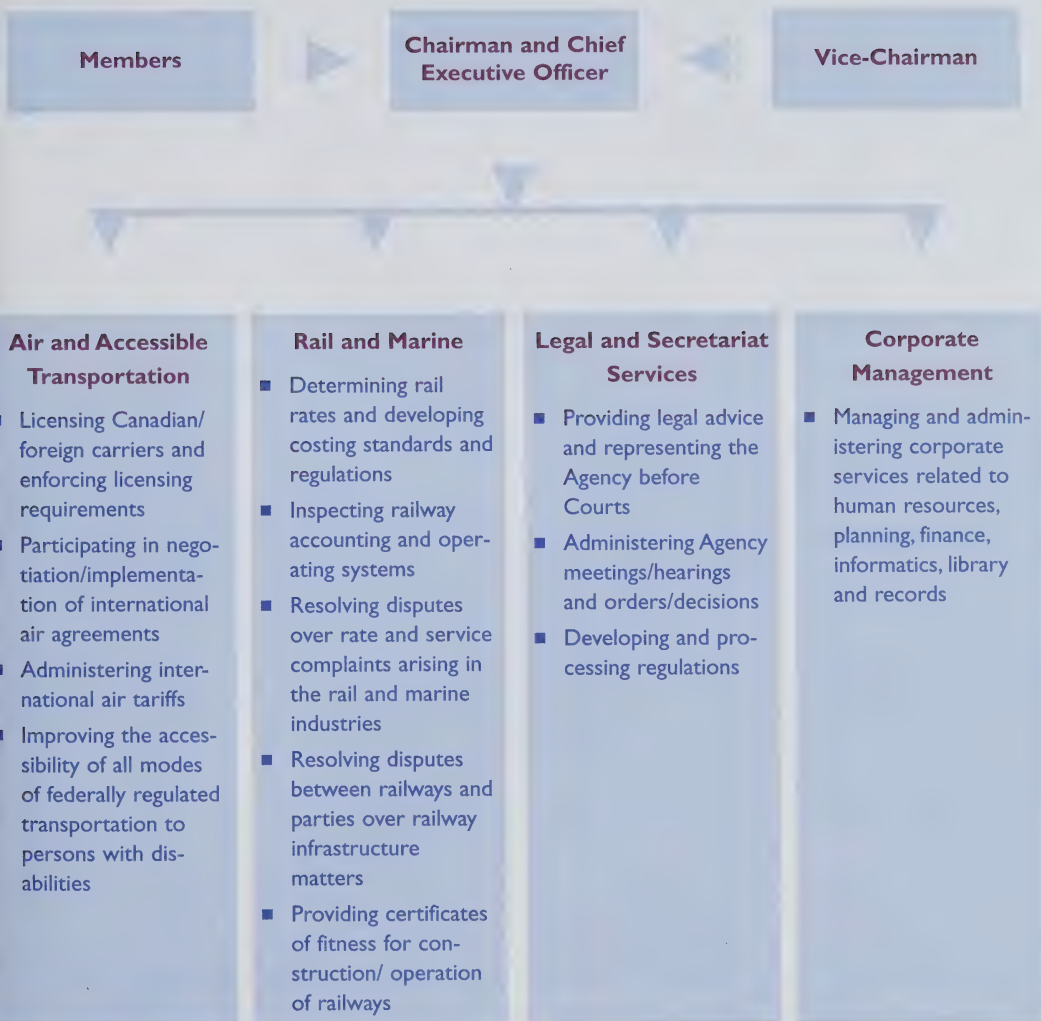
*Atlantic Region Selective Assistance Regulations (see above note)*

*Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations (see above note)*

*Carriers and Transportation Undertakings Information Regulations*



## Organizational Chart





## *Agency Activities in 1997*

### **2.1 Introduction**

**THE YEAR 1997** marked the Canadian Transportation Agency's first full year of operation. It was an especially busy year, due largely to the *Canada Transportation Act's* new provisions coming into full operation, the industry's greater awareness of the Act's provisions and the general level of activity in the industry.

The Agency's activities divide into three broad categories. The first category is rail and marine transportation, primarily concerning the domestic and international transportation of freight. The second is air transportation, domestic and international, involving passengers and cargo. The third is accessibility to transportation services for people with disabilities.

In today's economy, rail transportation is overwhelmingly freight and vital to that economy in the movement of specialized bulk commodities. It is a unique industry with a vast, privately owned, costly infrastructure. The Agency's rail branch concentrates on issues of rail infrastructure, developing a reasonable assessment of the cost of rail service,

and adjudicating complaints to ensure competitive access when such access cannot be obtained. Rail issues of cost and competition are vitally important to Canadian producers and exporters.

The Agency's air branch balances the two aspects of government transportation policy: wherever possible, allowing market forces to encourage a healthy responsive air transportation system while using essential regulation to protect consumers, shippers and carriers. Most long-distance travel is by air, and air travellers have benefitted from the healthy competitive market in this mode. Business has been free to compete in order to succeed—and, in some cases, to fail.

Ensuring that people with disabilities have

accessible transportation is one of the Agency's most dynamic areas of activity. It involves reaching out to the community, developing and implementing accessibility standards, and resolving complaints filed by persons with disabilities regarding undue obstacles. The Agency made several precedent-setting decisions in this area in 1997 and took important strides in advancing codes of practice.

## **2.2 Rail and Marine Transportation**

In 1997, the Agency continued its work licensing rail carriers, determining railway costs and allowable freight rates, dealing with complaints and resolving disputes. The Agency issued railway certificates of fitness and addressed matters related to discontinuing and transferring railway lines, as well as rail costing. The Agency also considered issues of vital importance to shippers and grain producers. It continued its marine transportation role, granting licences to foreign vessels, overseeing pilotage rates and handling disputes over rates and service.

### **2.2.1 RAIL INFRASTRUCTURE**

With respect to rail infrastructure, the Agency approves the construction or operation of railways, resolves crossing and related issues between railways and others, and determines complaints concerning compliance with the discontinuance process of railway lines. In 1997, the Agency produced a series

#### **Rail Infrastructure Guides\***

- *The Rail Infrastructure Directorate: A Guide*
- *Guide to Private (Farm) Crossings of Railways*
- *Guide to Railway Crossings of Other Railways*
- *Guide to Railway Line Construction*
- *Guide to Railway Works Cost Apportionment*
- *Guide to Road Crossings of Railways*
- *Guide to Utility Crossings of Railways*
- *How to File Complaints Concerning Damage From Railway Construction or Operation: A Guide*

\* These guides are available in both official languages on the Agency website at [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)

of guides to highlight legislative changes regarding such matters and to assist parties that may require Agency services. The guides are available in print or electronically on the Agency's website.

#### **Certificates of Fitness**

Any person may construct or operate a railway after the Agency has issued a certificate of fitness. The Agency issues such a certificate when it is satisfied that the company has adequate liability insurance. The Agency may also vary an existing certificate to reflect changes in railway operations, or, if necessary, suspend or cancel a certificate. In 1997, the Agency issued 37 decisions concerning new certificates of fitness or variances to existing certificates; no certificates were suspended.

There are other existing railway operators which are also under consideration as to



## Canada's Federal Railway Companies as of December 31, 1997

Algoma Central Railway Inc.  
Arnaud Railway Company  
Bangor and Aroostook Railroad Company  
(Van Buren Bridge Company)  
Canadian American Railroad Company  
Canadian National Railway Company  
Canadian Pacific Railway Company \*  
Cape Breton Development Corporation doing  
business as Devco Railway  
Chemin de fer de la Matapédia Inc. \*\*  
Consolidated Rail Corporation  
(St. Lawrence and Adirondack Railway Company)  
CSX Transportation Inc.  
(Lake Erie and Detroit River Railway Company  
Limited)  
Eastern Maine Railway Company  
Essex Terminal Railway Company  
Hudson Bay Railway Company  
Maine Central Railroad Company and Springfield  
Terminal Railway Company  
Minnesota, Dakota & Western Railway Company  
National Railroad Passenger Corporation  
(Amtrak)

Nipissing Central Railway Company  
Norfolk and Western Railway Company \*  
Pacific and Arctic Railway and Navigation  
Company/British Columbia Yukon Railway  
Company/British Yukon Railway Company Limited  
carrying on business as or proposing to carry on  
business as White Pass & Yukon Route  
Quebec North Shore & Labrador Railway  
Company  
RaiLink Canada Ltd.  
Sault Ste. Marie Bridge Company  
The Burlington Northern and Santa Fe Railway  
Company (Burlington Northern (Manitoba) Ltd.  
and Burlington Northern and Santa Fe Manitoba,  
Inc.)  
The International Bridge and Terminal Company  
Union Pacific Railroad Company  
Waterloo-St. Jacobs Railway Company Limited  
VIA Rail Canada Inc.  
Wabush Lake Railway Company, Limited

---

\* Issued in 1996

\*\* Pending in 1998

whether or not a certificate of fitness is required. Decisions on jurisdiction for the operators should be issued shortly.

### Railway Line Construction Approval

The construction of new railway lines must be approved by the Agency, which takes into consideration railway requirements and local interests. Late in 1997, the Agency received an application from Canadian Pacific\* to

construct a 12.6-kilometre line connecting its Lacombe Subdivision with the Union Carbide facility near Prentiss, Alberta. This application will be considered in early 1998, along with any interventions filed, including requests for a public hearing.

---

\* Throughout this report the Canadian Pacific Railway Company and the Canadian National Railway Company will often be referred to as Canadian Pacific or CP, and Canadian National or CN respectively.

## Road, Utility and Private Crossings of Railways

Road and utility authorities and railway companies may enter into, and file with the Agency, agreements regarding the construction, maintenance or apportionment of costs of road or utility crossings of railways. When filed, these agreements become orders of the Agency. If the parties cannot agree on any aspect of the crossings, anyone may apply to the Agency to resolve the issue. The Agency may also hear and investigate complaints concerning such crossings.

The Agency may also determine whether a landowner has the right to a suitable crossing of a railway line that must be provided by that railway. Where no statutory right exists, the

Agency may authorize, by order, any private crossing it determines to be necessary and set terms and conditions for that crossing.

## Railway Works Cost Apportionment

Under the *Railway Safety Act*, the Agency also determines the apportionment of costs of a railway work when the parties cannot agree. This includes the costs of crossings as well as railway lines and their supporting structures, any system of switches or signals, or other items, such as fencing, that facilitate railway operations.

One Agency decision of note in 1997 involved a dispute regarding the apportionment of costs for the installation and maintenance of fencing along the Canadian

**Table 1: Road, Utility and Private Crossings**

Subject	Carried Over From 1996	Received	Completed
Agreements Filed	1	20	21
Road Crossing Applications	25	9	31
Pipeline Crossing Applications	2	25	17
Wire Crossing Applications	4	49	42
Road Crossing Complaints	4	6	9
Private Crossing Applications	9	4	13

**Table 2: Railway Works Cost Apportionment**

Subject	Carried Over From 1996	Received	Completed
Crossing Protection Applications	4	1	5
Fencing Applications	4	1	5

National's Montreal/Deux-Montagnes commuter train line within the boundaries of Montreal, Laval, Saint-Laurent and Roxboro in Quebec.

The Agency determined that CN must pay for the installation of the fencing as it was part of the requirements to allow higher operational speeds, thereby meeting client needs. The Agency also ruled that CN and the cities must each pay maintenance costs as all will benefit from the fencing work, but CN must pay 80 percent of the costs as its service requirements were the primary reason the fence was erected.

Directives

The Agency prepares the *Schedule "A" Directives—Railway Rates for Maintenance and Construction*. These are a set of instructions designed to assist railways and other parties by providing a third party assessment of rail costs and by setting a consistent, nation-wide structure when billing is required for work done on railway crossings, railway crossing warning systems, or for any other railway construction or maintenance work. The Agency issues these Directives, which may be used by the parties associated with railway-

related construction work, and resolves complaints concerning their use.

At the beginning of 1997, the Agency had two active complaints concerning charges associated with the Directives and received three others during the year. Three of these were resolved, while two remained active at year-end. The Agency also handled numerous inquiries and initiated contact with railway, municipal and government representatives to undertake a full review of the use, content, format and rates of the Directives in 1998.

Noise, Vibration, Pollution and Other Complaints

The Agency investigates complaints concerning matters such as noise, vibration, pollution and improper drainage resulting from railway operations or construction. In so doing, the Agency determines whether the railway has met its obligations under the Act to do as little damage as possible when constructing or operating its railway.

Following extensive consultations with the railways, the Railway Association of Canada, Transport Canada and the Federation of Canadian Municipalities, the Agency proposed a process requiring negotiations

Table 3: Complaints about Railway Operations or Construction

Subject	Carried Over From 1996	Received	Completed
Noise Complaints	6	12	14
Emission Complaints	1	12	3
Drainage Complaints	6	3	3

between the railways and affected parties and reference by either party to the Agency where such negotiations are unsuccessful. Upon agreement of all parties, the Agency formalized the procedure and published a brochure on the subject.

### ***Canadian Environmental Assessment Act (CEAA)***

In 1997, the Agency made 30 screening decisions under the *CEAA*. In all cases, the Agency allowed the project to proceed once it was assured that the measures proposed by the proponent would mitigate any significant adverse environmental impacts. The Agency found it unnecessary to refer any projects to the Minister of Environment for study, mediation or panel review.

### **Federal/Provincial Crossing Agreements**

The Agency currently has one agreement with Ontario under which it may administer the law respecting railway crossings in relation to persons who operate railways within the province. It has also initiated consultations with New Brunswick, Nova Scotia and British Columbia to establish similar agreements.

### **Applications for Review**

Under section 32 of the Act, parties may request that the Agency review, rescind or vary any order or decision made by it if there has been a change in the facts or

circumstances pertaining to that order or decision. The Agency has received many applications—primarily from the provinces of Quebec and Ontario—to vary its road crossing orders to reflect a delegation of authority for roads and highways from the provinces to local municipalities. The Agency completed 206 such applications during the year.

### **Transfer and Discontinuance of Railway Lines**

A federal railway may transfer or discontinue operation of a railway line according to the procedures set out in Division V of Part III of the Act. (In earlier legislation this was referred to as railway line abandonment, and was also referred to by the industry as rail line rationalization.) Before any transfer or discontinuance, the railway company must prepare, maintain and make publicly available, a plan for each line showing whether it intends to continue operating the line or, over the next three years, transfer or discontinue it.

If a company plans to discontinue the operation of a line, it must advertise to prospective buyers that the line is available and that the company will discontinue the operation if it is not transferred. If there is no buyer or if the company cannot reach agreement with a buyer, it must offer the line to the governments through whose territory the line passes at no more than net salvage value. If it is still not transferred, the line may be discontinued upon notice to the Agency.



Within the transfer and discontinuance process, the Agency may:

- determine as a question of fact whether a particular railway line is subject to the process;
- receive notices of the discontinuance of railway lines;
- determine the net salvage value of a railway line where the railway company and a government interested in purchasing the line cannot agree on the net salvage value; and
- investigate complaints that the process set out in Division V has not been complied with prior to the transfer or discontinuance of a line.

In 1997, the Agency issued two important decisions regarding transfers, and another one is slated for early 1998.

In response to an application by Gateway North Transportation System Ltd., the Agency ruled that it is not necessary for a railway company to advertise the availability of a railway line if the company already has an acquirer to operate the line and it has listed its intention to transfer the line in its three-year plan.

With regard to an offer to the City of Guelph by the St. Lawrence and Hudson Railway Company Limited, regarding track-age in and around the city, the Agency ruled on three matters: the Agency's authority under the rail line transfer and discontinuance provisions of the Act; the validity of the railway's offer to the city and the city's acceptance; and the date on which a railway company's obligations with respect to a railway line cease. It ruled that:

- The Agency has the authority under section 37 of the Act to determine whether or not a railway company has complied with the prescribed process under Division V of the Act.
- A proper offer is made if the railway company offers all of its interests in the railway line at no more than net salvage value, and an acceptance is valid if a government accepts all of the interests offered at no more than net salvage value.

None of the terms and conditions attached to either the offer or the acceptance are to frustrate either the offer or the acceptance, pursuant to section 145 of the Act.

**Table 4: Railway Line Transference and Discontinuance**

Track Determinations	2	completed comprising 15.8 kilometres of track
Notices of Discontinuance	14	received
Net Salvage Value Determinations	1	received, to be determined in 1998
Division V Process Complaints	3	formal complaints, 5 informal complaints

In this case, none of the conditions would have thwarted the purpose of the legislation, which was to ensure an adequate process to transfer railway lines to governments for any purpose at no more than net salvage value.

- A railway company's obligations to operate a railway line continue until the date the transfer is completed.

Rail lines transferred and discontinued from when the Act came into force on July 1, 1996 until December 31, 1997 are listed in Annex 1 of this chapter.

## 2.2.2 RAIL COSTING AND RATES

### Maximum Rate Scale for the Transportation of Western Export Grain

Each year the Agency consults with interested parties and by April 30, in accordance with Division VI of Part III of the Act, sets the maximum annual rate scale for the railway movement of western export grain for the next crop year. Railways can charge less than the maximum prescribed in the rate scale.

The maximum rate scale for 1997/1998 crop year, which took effect August 1, 1997, was two percent higher than the previous rate. For an average movement of 1,642 to 1,680 kilometres, the maximum rate for a tonne of grain was set at \$34.78, up \$0.69 from the previous rate.

The western grain movements subject to maximum rail rates include offshore export

shipments via west-coast ports, Churchill, Manitoba, and Thunder Bay or Armstrong, Ontario; export shipments to the US via Thunder Bay or Armstrong, and domestic shipments via Thunder Bay or Armstrong on that part of the movement as far as Thunder Bay or Armstrong.

To determine the maximum freight scale, the Agency takes into account railway submissions of historical and forecast price changes for labour, fuel, materials, and investments; conducts an analysis and audit of those submissions; includes staff forecasts of price changes for labour, fuel, materials and investments; prepares a consultation report and conducts consultations with interested parties; and then sets the maximum rate scale by April 30.

### Transportation of Western Grain Efficiency Consultations

In autumn 1996, a consultation group representing Transport Canada, Agriculture and Agri-Food, and the Canadian Transportation Agency met with industry representatives to discuss the 1999 statutory review of the grain transportation and handling system, required under section 155 of the *Canada Transportation Act*.

Between January and March 1997, the group met with industry officials on specific data types, to set out the information requirements for the 1999 review in proposed grain data regulations. A discussion draft of Transport Canada's grain data regulations

was completed, and these regulations were republished in the *Canada Gazette* in December 1997.

In July 1997, the ministers of Transport, Agriculture and Agri-Food, and the Canadian Wheat Board met with parties from the grain industry regarding the efficiency of Canada's grain transportation and handling system and agreed that a comprehensive review should be conducted. In December 1997, the Minister appointed the Honourable Mr. Justice Willard Z. Estey to undertake the review, including an assessment of all aspects of the system such as institutional, legislative and regulatory, physical and operational issues.

### **Rail Costing and Audit-Related Matters**

In 1997, the Agency continued its work with the railways to streamline their reporting requirement for the Uniform Classification of Accounts (UCA). Meanwhile, other improvements in the costing process have reduced burdensome reporting requirements while ensuring that cost determinations are fair and reasonable. The Agency will reissue the UCA in 1998.

The Agency prescribes the UCA and the *Railway Costing Regulations* to determine railway costs for regulated activities. Federally regulated railways use the UCA to report their operating expenses, revenues and other statistics to the Agency and Statistics Canada. The elimination of railway subsidies has led the Agency to evaluate its data

requirements. This, in turn, affects the railways' reporting under the UCA and the costing of railway operations.

The costing regulations set out the items and factors for making railway costing determinations, including cost of capital and depreciation. The Agency also reviews and audits certain accounting systems and operating statistics of federally regulated railways to ensure that they comply with the governing legislation, and that railway data are uniform and compatible for costing use. During the reporting period, audit staff conducted some 67 projects.

### **Cost of Capital**

In August 1996, following structural changes in the rail transportation industry and significant legislative changes, the Agency began a review of its methodology for determining cost-of-capital rates. It received submissions from interested parties in October 1996, held a public hearing in January 1997, and published its decision in March 1997.

The most significant change in methodology was the elimination of the risk-reduction adjustments for the transportation of grain under the former *Western Grain Transportation Act*. This had the effect of raising the regulated cost-of-capital rate.

Prairie Pools Inc. and the provinces of Alberta, Manitoba and Saskatchewan did not agree with this change and appealed to the Governor in Council to rescind it. In September 1997, the Governor in Council,

### Cost of Capital

The cost of capital is the return on an investment that investors require, and is recognized as a cost of railway operations pursuant to the Act. The Agency annually approves rates for cost of capital for use in determining western grain rates, inter-switching rates, variable costs for competitive line rates and other railway costing requirements. The cost of capital reimburses railways for financing costs, namely, debt and equity. The cost of debt is equal to interest on the bonds. The measurement of the cost of equity, or the return that shareholders expect, involves a technical analysis of various financial models, risk assessment and other technical relationships.

on the recommendation of the Minister of Transport, issued its decision not to rescind the Agency's decision.

### Other Costing and Statistical Matters

The Agency also made other costing determinations in 1997, including railway unit cost, depreciation rate, cost-of-capital rate and price-index approvals. These determinations support regulatory activities such as the resolution of rate disputes and are used by Class I and Class II railways to develop their respective outstanding adjustments to branch-line and passenger-subsidy claims.

In 1997, staff made presentations to representatives from China, Indonesia and Mexico, whose governments expressed an interest in learning about the Agency's costing process.

### Railway Subsidy Payments

The Agency is required to complete outstanding subsidy claims made under earlier legislation (section 178 of the *National Transportation Act, 1987* and section 270 of the *Railway Act*). The Agency processes claims from eligible freight and passenger operations in existence up to June 30, 1996 under the transitional program, which is expected to end in 1998.

The Agency analyzes each claim and verifies the pertinent financial and operational data filed for each rail line operation for which the railway claims a loss. A similar process exists for eligible passenger-train service subsidy claims. Subsidies paid during 1997, to both Class I and II railways, totalled about \$6.7 million.

#### 2.2.3 RAIL AND MARINE COMPLAINTS

In 1997, the Agency's rail and marine sections invested considerable time acquainting users with their rights under the Act, and continued their task of processing complaints from users of transport services. Two of the rail complaints received were especially significant.

#### **Eagle Forest Products Limited Partnership:**

Following an arbitrated decision between Eagle Forest Products Limited (EFPL) and Canadian National, EFPL filed an application with the Agency requesting an order requiring CN to deliver traffic in accordance



with the terms specified in the bills of lading and requiring CN, pursuant to subsection 165(3) of the *Canada Transportation Act*, to set out in a tariff the rates and conditions, in accordance with the decision of the arbitrator dated May 30, 1997.

The Agency determined that the matter was one of enforcement of the arbitrator's decision. It issued an interim order and subsequent decision dated July 17, 1997 requiring CN to deliver without delay all traffic that was offered for carriage and to publish new tariffs consistent with the decision of the arbitrator. In that decision the Agency noted that the critical issue which was at the origin of the dispute was whether the decision of the arbitrator allowed EFPL to use the rates specified for movements to Canadian points in respect of transborder traffic. The Agency ruled that CN could not impose a restriction that would preclude EFPL from using the rates specified for movements to one of the Canadian points set out in the offer and request CN to transfer the traffic to another carrier for furtherance to a US destination. CN then applied for review of the Agency decision and also filed with the Federal Court of Appeal an application for leave to appeal the Agency's July 17 decision. On November 14, the Agency issued its decision finding no basis for a review of its earlier decision. It also determined that the decision regarding Canadian points would also apply to US points specified in the decision of the arbitrator, taking into account that it did not impose any

restrictions precluding the use of the rates specified for Canadian points in respect of transborder movements. However, it would not apply to points not specified in the offer (that is, Huntingdon). In December, EFPL filed an application requesting that the Agency vary its November decision. This matter and the Federal Court of Appeal proceedings were pending at year-end.

**Canadian Wheat Board:** On April 14, 1997, the Canadian Wheat Board (CWB) filed a complaint with the Agency alleging that CN and Canadian Pacific had not met their service obligations and that, as a result, the CWB incurred, or will incur, substantial damages and losses. More specifically, the CWB alleged that CN and CP failed to meet previously established levels for unloading wheat and barley at Vancouver and Prince Rupert, B.C., and at Thunder Bay, Ontario. It also alleged that the companies failed to meet timely delivery commitments for wheat and barley to eastern Canadian ports and for rail-car supply for the transportation of wheat and barley to the United States.

A public hearing was scheduled to commence on March 30, 1998 in Saskatoon, Saskatchewan. This public hearing was originally scheduled to proceed in August, 1997, however it was postponed due to a legal challenge and subsequent complications with respect to availability of the parties for alternative hearing dates.

## **Final Offer Arbitration**

### **(*Canada Transportation Act*, Part IV)**

In 1997, the Agency received six requests for final offer arbitration (FOA).

One FOA request was a revised submission from an eastern Canadian forestry shipper. In an earlier decision, the Agency had ruled that the rates, terms and conditions of a final offer must be limited to the movement of goods within Canada and not within the United States. The shipper modified its final offer and re-submitted it. An arbitrator, selected by the parties, rendered a decision in May 1997.

In August 1997, the Agency received a request from a Newfoundland shipper for final offer arbitration on intermodal rates between mainland Canada and Newfoundland. The shipper's FOA submission requested rates mandated under the Terms of the Union between Canada and the Province. The carrier subsequently challenged the submission, questioning in part the use of the FOA mechanism as an appropriate vehicle to examine Terms of Union rates. The Agency ruled that the carrier's challenge was a matter preliminary to the FOA, which should be decided prior to submission to an arbitrator. The Agency divided the carrier's objection into two parts—one related to the eligibility of the submission for FOA, and the other to issues related to the Terms of Union. In December 1997, the Agency determined that the matter was eligible for FOA and invited pleadings on the Terms of the Union aspects of the case. The

matter was ongoing at year-end.

Four other FOA requests were received. Two of these FOA requests were withdrawn when the parties settled the dispute themselves during the FOA proceedings.

**Final Offer Arbitration Review:** The Agency undertook a series of initiatives in 1997 to evaluate and improve the final offer arbitration process. One initiative involved expanding and updating the Agency's list of arbitrators (123 at year-end), and in September 1997 the Agency contacted industry representatives for input. A second initiative involved developing rules for the conduct of final offer arbitration once an arbitrator has been selected and guidelines for the arbitrator-selection process. The Agency has received comments from parties that the process of the selection is an important one and that they would benefit by knowing the process the Agency will employ in selecting an arbitrator. Pursuant to subsection 163(1) of the *Canada Transportation Act*, in the absence of an agreement by the arbitrator and the parties as to the procedures to be followed during an arbitration, the Agency rules for the arbitration process will apply. Thus, the Agency is presently developing these rules with the input of past participants in the FOA process and other interested parties.

## 2.2.4 COMPLAINTS AND APPLICATIONS IN THE MARINE MODE

***Coasting Trade Act:*** In 1997, the Agency received 106 applications regarding the use of foreign vessels in Canadian waters. In 87 cases, the Agency determined that no suitable Canadian ships were available; in four cases, it determined that suitable Canadian vessels were available; and, in one case Canadian vessels were available for all activities proposed except one. In ten cases, applicants withdrew their submissions and in four cases applications were carried over to 1998. Two decisions were subject to review under section 32 of the *Canada Transportation Act*.

### Significant Applications:

- In July 1997, the Agency received an application from Lydon Dredging and Construction Company, Ltd. to use a US-registered trailing suction hopper dredge and a US-registered survey launch to conduct maintenance dredging of the Grande-Entrée, Îles-de-la-Madeleine, Quebec shipping channel. The Agency issued its decision on August 13, 1997, stating that, due to an equipment-type restriction in the project's Environmental Permit, no suitable Canadian vessels were available to perform the activity. The Agency later dismissed two applications for a review of the decision on the basis there were no new facts or circumstances.
- In September 1997, the Agency received

an application from Intramar Maritime Export Canada Limited to use a Dutch multi-purpose dry cargo vessel to transport wood products from Port-Cartier to Trois-Rivières and Montreal, Quebec. Most wood product movements utilize Canadian vessels. The Agency issued a request for offers of Canadian vessels and received offers from six Canadian companies. The Agency determined that suitable Canadian vessels were available and issued a decision to this effect on October 14, 1997. The Agency subsequently dismissed an application to review the decision as there were no new facts or circumstances.

**New Trends in Foreign Vessels:** In 1996 and 1997, there was a greater demand for applications for foreign-registered passenger carrying vessels. The Canadian industry has become more aware of these applications and, as a result, more Canadian operators are objecting to the use of foreign passenger carrying vessels directed at the leisure and tourist markets. Many Canadian operators also provide such services with small passenger vessels that are not included in the Agency database. The Agency uses its database to canvass the Canadian industry and is gradually expanding it to include this segment of the Canadian industry.

**Reduced Processing Times:** In 1997, the Agency reduced the average processing time for all applications by improving the turn-

around time to issue the Notice to the industry, from four days to one. Also, the Agency took steps to better meet the industry need for the use of foreign vessels on a short-notice, urgent basis. The Agency allows the applicants to contact Canadian operators directly and the operators confirm the non-availability of their vessels to the Agency, thereby reducing the time required by the industry to respond to the application.

#### ***Shipping Conferences Exemption Act, 1987:***

The Agency received approximately 3,800 tariff pages for filing, 269 service contracts and amendments, and four amendments to basic agreements. No new conferences were established, nor were any dissolved during the reporting period. The Agency received no complaints under the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* in 1997.

### **Marine Pilotage**

Pursuant to the *Pilotage Act*, pilotage authorities are required to publish proposed tariff increases in Part I of the *Canada Gazette*. Any person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file an objection with the Agency. Table 5 shows the pilotage authorities who published amendments to their respective tariff regulations in Part I of the *Canada Gazette* during 1997.

The Agency investigated two tariff proposals of the Atlantic Pilotage Authority.

With respect to the tariff proposal of March 22, 1997 for the PEI Confederation Bridge pilotage fee, the Agency received objections from Kent Line Ltd., the Canadian Ship-owners Association and interventions from the Shipping Federation of Canada, as well as McCain Fertilizers Ltd. The concerns expressed were that this tariff proposal would be an unnecessary and undue burden on the marine transportation industry, would cause undue advantage to competing modes of transport and would unduly increase the cost of goods to consumers on Prince Edward Island. The Agency issued its ruling on July 30, 1997, stating (a) that the charge proposed for the use of a pilot when no pilot boat was used was not considered prejudicial to the public interest, and (b) that the proposed charge for the use of a pilot and pilot boat be substituted with a lower charge as stipulated by the Agency.

Regarding the Atlantic Pilotage Authority's tariff proposal of October 18, 1997, the Agency received objections from Point Tupper Marine Services Ltd. and the Shipping Federation of Canada. The objectors restricted their concerns to the proposed tariff charges to the Cape Breton District, and specifically, to the increase proposed for the Strait of Canso. This investigation was carried forward into 1998.

The other two proposals were implemented as published, as no objections were filed against them.



**Table 5: Proposed Pilotage Tariff Increases**

March 22, 1997	Atlantic Pilotage Authority	Proposed pilotage charges for the new compulsory pilotage area of Confederation Bridge ( <i>opposed</i> )
September 27, 1997	Pacific Pilotage Authority	Proposed an overall 2 percent increase, with a few exceptions, and small increases to other related charges
October 4, 1997	Laurentian Pilotage Authority	Proposed a two-tier tariff initiative: a 5 percent increase on January 1, 1998 and a 3 percent increase on January 1, 1999
October 18, 1997	Atlantic Pilotage Authority	Proposed an increase in some charges, a decrease in others, and status quo in remainder ( <i>opposed</i> )

### **New Responsibilities under the *Canada Marine Act***

The proposed *Canada Marine Act* contains a new dispute-resolution mechanism related to port charges. Under this proposed Act, the Agency would investigate complaints filed by interested persons claiming that fees set by Canadian port authorities are unjustly discriminatory. The Agency would communicate its findings to the port authority, which would have to govern itself accordingly.

This proposed Act, known as Bill C-9, passed through the House of Commons following amendments by the Standing Committee on Transport and was in the Senate at year-end.

#### **2.2.5 COMMUNICATING WITH INDUSTRY**

The Agency held informal consultations with rail and marine industry representatives throughout 1997 on such matters as rail interswitching rates, rail infrastructure, coasting trade applications and pilotage.

**Railway Interswitching Regulations:** The Canadian Transportation Agency, pursuant to section 128 of the *Canada Transportation Act*, may make regulations prescribing terms and conditions for interswitching traffic, distance zones and rates per car. The Agency will review the regulations when circumstances warrant and at least once in a five-year period after the regulation came into effect. The review of 1997 rate levels included consideration of section 112 of the Act, a new feature which stipulates that rates established by the Agency shall be “commercially fair and reasonable to all parties”.

The Agency convened consultative meetings in Edmonton, Alberta, Winnipeg, Manitoba, and Hull, Quebec in January 1997 on the impact of this clause on the rate-setting methodology. Thirty-five parties participated in these meetings, including representatives of railways, shipper organizations, grain companies, port corporations and provincial governments. Upon completing a review of comments received concerning

the proposed amendments to the regulations, the Agency published the amendments in Part II of the *Canada Gazette* on December 10, 1997.

**Rail Infrastructure:** These meetings, held in May and June 1997 in Halifax, Nova Scotia, Saint John, New Brunswick and Toronto, Ontario, continued the process initiated in 1996 to inform railways, provincial governments, municipal organizations and utility associations of the effects of the changes in the legislation and the Agency's role therein. In addition the Agency was represented at municipal expositions in Ottawa in June, and in Moncton, New Brunswick, and Vancouver, British Columbia in October 1997.

#### **Short Line Railway Development:**

In February 1997, the Agency in cooperation with the Railway Association of Canada arranged a round table meeting to hear presentations by the Class I Railways and several of the short line railways in Canada of the factors to be considered in the successful establishment of new short line railways, as well as other issues of concern. Other federal government departments and agencies also participated.

Factors discussed included the need for an adequate level of traffic available on railway lines available for transfer, the need for a comprehensive business plan for the new railway, the extent of cooperation between the selling Class I carrier and the new short line railway, and the expertise necessary to start short line operations. The issues included

the need for harmonization of federal and provincial regulatory regimes, and examples of successful cooperation between governments in regulating railway safety.

#### **Coasting Trade, Pilotage and Rail Access:**

These meetings focussed on marine issues and provided a forum for raising issues and concerns regarding the *Coasting Trade Act*, the *Pilotage Act* and the proposed *Canada Marine Act*, with respect to rail service, competitive access and the FOA provisions. These meetings were held in May 1997 and Halifax, Nova Scotia and Saint John, New Brunswick with representatives of shipper organizations, port corporations, water and rail carriers and newspaper editorial boards.

## **2.3 Air Transportation**

The Agency is the Canadian licensing authority for publicly available air services. In this capacity it issues licences for both domestic and international services. The Agency is also the Canadian Aeronautical Authority for matters that fall within its jurisdiction and is responsible for enforcing compliance with the Act and its attendant regulations.

In addition, the Agency is currently modifying the *Air Transportation Regulations* to streamline and simplify the current regulatory regime, particularly as it applies to international air charter operations. By the end of the year, the Agency had completed

**Table 6: Air Carriers by Nationality**

	Carriers Holding CTA Licences as of Dec. 31, 1996	Carriers Holding CTA Licences as of Dec. 31, 1997	Carriers with NTA Licences yet to be replaced as of Dec. 31, 1997
Canadian	1,020	890	1
US	791	774	6
Other Foreign	91	91	11

**Table 7: Licence Authorities Held by Nationality**

Aircraft type Service	Canadian			US		Other Foreign	Total
	Small	Medium	Large	All- Cargo	Total		
Domestic	864	29	14	29	936		
Non-scheduled International	398	24	15	23	460	767	73
Scheduled International	10	26	67	3	106	65	47
Total Dec. 31/97					1,502	832	2,454

(For comparison, total Dec. 31/96: 3,326)

informal consultations with interested parties on the development of an Administrative Monetary Penalties System.

### Air Carrier Licensing

The Agency licenses domestic and international publicly available air transportation provided by Canadian and foreign carriers. This involves issuing licences to Canadian applicants for domestic services, as well as to Canadian and foreign applicants for international air services to and from Canada.

Table 8 illustrates an overview of the major activities of the air licensing program.

**Table 8: Air Licensing Activities**

	July 1, 1996 to Dec. 31, 1996	Completed in 1997
<b>1. Applications for</b>		
New Licences	78	217
Amendment of Licences	6	152
Suspensions	13	358
Cancellations	57	159
Reinstatements	17	93
Exemptions	32	67
Other	15	25
<b>2. Agency Initiated</b>		
Suspensions	169	322
Cancellations	62	333
Reinstatements	35	62
<b>Total</b>	<b>484</b>	<b>1,788</b>

In addition to the licensing activities described above, in 1997, the Agency used transitional resources to issue 768 licences to Canadian, U.S. and other foreign air carriers to replace 2,063 NTA licences. Table 9 provides a breakdown by nationality.

**Table 9: Replacement Licence Documents Issued**

	1997	1996
Canadian	410	not available
USA	261	not available
Other Foreign	97	not available
<b>Total</b>	<b>768</b>	<b>1,354</b>

## Charters

A charter air service is a non-scheduled service operated under a contractual arrangement between an air carrier and one or more

charterers. Carriers holding a licence for a non-scheduled international service must obtain an Agency program permit to operate an individual or a series of Canadian-originating charter flights to any foreign country.

The permit process ensures that air carriers operating international charter flights comply with the requirements of the *Air Transportation Regulations* including, where applicable, the protection of advance payments received from charterers by means of financial guarantees.

The Agency operates a telephone service seven days a week for emergency charter situations occurring outside normal business hours. In 1997, staff dealt with 201 such situations.

**Table 10: Annual Statistics, Charters Division 1996 vs 1997**

Categories	1996	1997
PASSENGERS NON-RESALEABLE (includes entity passenger and transborder passenger non-resaleable charters)	147	123
CARGO NON-RESALEABLE (includes entity cargo/livestock and transborder goods charters)	217	183
PASSENGERS RESALEABLE includes		
• Common Purpose Charters (CPC)		
• Combination of Advance Booking Charters and Inclusive Tours Charters (ABC/ITC)		
• Inclusive Tours Charters (ITC)		
• Advance Booking Charters (ABC)		
• Transborder Passenger Charters (TPC)	961	983
<b>Additional Statistics:</b>		
Exemptions granted to the Charter Regulations	344	
Amendments to approved Charter Programs	395	



## Financial Evaluation

### Canadian Ownership Requirement:

In 1997, the Agency completed 114 reviews to ensure that Canadian applicants proposing to operate domestic air services or scheduled or non-scheduled international air services were in fact Canadian, as defined in the Act. Of the 114 reviews, 15 involved major investigations in that the companies had complex ownership structures, or had minority shareholders or business associates who were not Canadian and could have exercised control over the applicant. The Agency denied one application on the basis that the applicant was not Canadian.

**Financial Fitness:** In 1997, the Agency reviewed six applications from Canadians seeking to operate medium or large passenger aircraft in either domestic or international services, to determine if the applicants had liquid funds on hand or available to them in an amount equal at least to all start-up costs and operating and overhead costs for a 90-day period. These financial requirements, stipulated in the Act and the *Air Transportation Regulations*, ensure that

applicants are financially fit at the commencement of operations and have a reasonable chance of success. The requirements help to minimize disruptions in service and are an important consumer protection measure. The Agency also prepared a *Financial Requirement Guide* for applicants, which sets out compliance procedures.

## Agreements

**Aeronautical Authority:** In 1997, staff participated in negotiations with 16 countries: Belgium, Chile, China, Cuba, Denmark, Fiji, Iceland, Kuwait, Netherlands, New Zealand, Norway, Russia, Sweden, Switzerland, Ukraine and the United States (code sharing).

The Agency also processed applications relating to bilateral air agreements and cooperative arrangements between air carriers. Of the 77 applications handled during the reporting period, 50 involved code sharing arrangements and 17 involved cases where a licensee contracted an aircraft and flight crew from another person. The remaining 10 applications concerned the administration of bilateral agreements or requests for extra-bilateral authorities.

### Vistajet

Vistajet Inc. commenced jet aircraft operations in May 1997 after fully complying with financial and other market-entry requirements. It initially served Ottawa, Toronto and Windsor, and later expanded to include Thunder Bay, Winnipeg and Calgary. The carrier terminated all services in mid-September 1997. Its licence was subsequently cancelled on November 13, 1997.

## Code Sharing

Code sharing is an inter-airline arrangement whereby a carrier sells transportation under its own airline designator code and flight number on flights operated by another carrier. In 1997, Canadian Airlines International expanded its code sharing with American Airlines to serve new markets in Central America, and with British Airways to new points in Europe. Air Canada expanded its relationship with Lufthansa (the Star Alliance) to add service to points in Europe, and with British Midland to serve Belgium.

## The International Civil Aviation Organization (ICAO)

The Agency has primary responsibility for ICAO facilitation activities. The purpose of these activities is to prevent unnecessary delays in admitting aircraft, crews, passengers and cargo to countries, particularly with respect to the application of immigration, quarantine and customs-clearance laws. In 1997, the National Facilitation Committee, chaired by Agency staff, developed Canadian positions for the November 1997 meeting of the ICAO Panel of Experts on Facilitation. Several position papers were presented by the Canadian technical experts to the Facilitation Panel. The Panel agreed with the paper on the proposed restructuring of guidance material to implement ICAO standards and recommended practices with regard to the transportation of passengers with disabilities. The Panel also approved a Canadian proposal regarding the formatting of passports that are not machine readable.

## Tariffs

Air transportation tariffs contain an air carrier's fares, rates, charges, as well as terms and conditions of carriage. Canadian domestic carriers are not obliged to file their domestic tariffs with the Agency, but must retain a copy at their place of business and make it readily accessible to their clientele and to the Agency upon request. Carriers operating international and transborder air services into and out of Canada are obliged to file their tariffs with the Agency. However, as a result of bilateral agreements which have been negotiated, carriers operating between Canada and the United States, and Canada

### Air Club International Inc.

In late 1996, the Agency received documents from Eurosun suggesting that, in October 1995, Air Club International Inc. had signed two sets of contracts with Eurosun Inc. covering the same charter programs—one for the purpose of filing with the National Transportation Agency and the second set to represent the true arrangement between the parties.

Consequently, the Agency held a hearing in June 1997 and determined *inter alia* that the licensee knowingly filed false and misleading information in 1995 in connection with applications for charter permits.

The Agency did not suspend the air carrier's licence, because Air Club International Inc. had ceased operating air services in Canada and did not intend to resume these operations until May 1998. The Agency took note of the serious violations committed and indicated that it will closely monitor the air carrier's actions when it resumes operations in Canada.

and Germany file only their terms and conditions of carriage, not their rates and charges.

Agency staff reviews international tariffs at the time that they are filed or modified to ensure that they are consistent with Canadian law, government policy and the applicable bilateral agreement(s). In 1997, Agency staff reviewed 9,843 tariff submissions.

Special Permission Applications are requests by carriers to file new tariff proposals and modifications to existing tariffs on periods of notice less than that stipulated in the applicable bilateral agreement or the *Air Transportation Regulations*. The Agency must respond to such applications within three working days, or the application automatically

#### **Updating Tariff Provisions for Persons with**

**Disabilities:** In July 1997, staff asked all 93 carriers that publish tariffs to and from Canada to update their respective tariffs with a statement on their policy of acceptance of passengers' determination with respect to the need to travel with an attendant or not, and to include their policies regarding the carriage of persons with disabilities. By the end of the year, 44 carriers had fully complied.

comes into force. In 1997, the Agency processed 6,994 Special Permission Applications.

Also in 1997, the Agency issued decisions on 35 complaints from carriers against other carriers regarding tariff matters.

#### **Enforcement**

The Agency's Enforcement Program is designed to encourage voluntary compliance with the *Canada Transportation Act*, the *Air Transportation Regulations* and the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*. The program is comprised of two main elements: a periodic inspection program and a targeted investigation program. In 1997, the Agency completed 416 on-site inspections of Canadian-based air carriers and passenger terminal operators, and identified 247 infractions. It also completed 22 investigations of carriers or individuals suspected of operating illegal air services in Canada and identified eight infractions. In the three cases that went to trial, one resulted in a conviction and two in acquittals. One of the acquittal cases is being appealed.

#### **Cases of Interest**

- Canadian Airlines filed a complaint regarding fares proposed by Delta Air Lines for transportation between Russia and Canada, which undercut Canadian Airlines' fares. The Agency determined that Delta's fares did not conform to the rights available to US airlines under the Canada-US Air Transport Agreement. Accordingly, the Agency disallowed the applicable fares.
- The Primate Research Centre and Wildlife Reserve of Barbados, Inc. filed a complaint concerning Air Canada's refusal to carry monkeys destined for medical research or vivisection. The Agency found that such refusal was not consistent with the terms and conditions appearing in Air Canada's tariff and that the airline had therefore contravened subsection 110(4) of the *Air Transportation Regulations*. It ordered Air Canada to comply with this provision of the Regulations in the future.



## Consumer Complaints

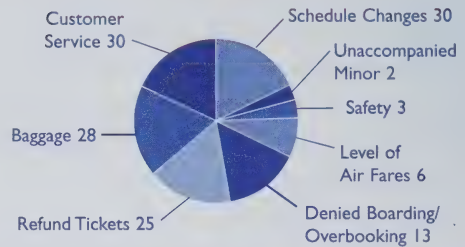
During the reporting period, the Agency carried over 21 complaints from 1996, received 130 new complaints and resolved 134. The remaining 17 complaints were carried over to 1998. Issues raised included passenger dissatisfaction with flight delays; service by airline personnel; compensation for delayed, lost or damaged baggage; restrictions on tickets; denied boarding; overbooking; and fares. The Agency found that in three cases the carriers had breached the terms and conditions of carriage set out in their tariffs. They were ordered to abide by their tariffs in the future.

In many cases, passenger dissatisfaction stems from travellers being unaware of all the terms and conditions of carriage set out in the tariff. While passenger tickets outline the general terms and conditions of carriage, the specifics—such as the amount of compensation in given situations, baggage limits, carrier liability and fare restrictions—are not included. The traveller, therefore, often becomes aware of these matters only after he or she has filed a complaint.

In order to better assist and inform travellers, the Agency published a brochure entitled "Fly Smart". This brochure contains helpful information about flying to, from and within Canada and offers insight into what to do in certain situations. Information found therein prepares the traveller for situations that could be experienced when travelling, for instance, denied boarding, flight delays, cancellations, lost baggage. The Agency promotes and distributes this brochure widely.

## Figure 1: Consumer Complaints

(Number of complaints resolved by issue)



### Just a Call Away

In 1997, the Agency received 1,201 telephone calls relating to consumer concerns on its 1-800 line. Of these, 237 calls were from passengers seeking assistance in disputes with carriers regarding problems while travelling. The remainder concerned requests for specific information relating to travel or for the "Fly Smart" brochure, or questions about the status of their file. Another 162 calls concerned Vistajet ceasing operations, while another 10 concerned Greyhound Air.

To increase public awareness of its role in consumer complaints, the Agency participated in three travel and trade shows in 1997. For example, Agency staff had a booth at the International Air Show held in Abbotsford, B.C. in August 1997. The booth attracted a large number of carriers, aircraft manufacturers and consumers, and provided an excellent opportunity to enhance the public's awareness of the Agency's air-related activities. It also distributed approximately 15,000 copies of "Fly Smart".

## Regulatory Initiatives

### Amendments to the *Air Transportation*

**Regulations—Parts III to VI:** In 1997, the Agency proposed amendments to streamline and modernize Part III (International



### Greyhound

In July 1996, prior to the coming into force of the financial fitness requirements, Greyhound Air, operated by Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. and Greyhound Canada Transportation Corp., launched a domestic air service. In 1997, Laidlaw Inc. purchased Greyhound Canada Transportation Corp., with the condition that air services be discontinued. As a result, all air services were terminated in September 1997.

Charters) of the *Air Transportation Regulations* (ATR), and to make relatively minor changes to other parts of the ATR.

The regulatory proposal was republished in Part I of the *Canada Gazette* on October 11, 1997. The Agency also notified interested parties and invited comments by December 10, 1997. (Deadline extensions were granted to those who requested them.) The proposed changes received extensive unfavourable media attention in December 1997 based on the mistaken perception that they were designed to increase the regulation of charter flights. As a result, the Agency received many additional submissions. In total, 180 submissions were received, most of which focussed on removing charter fences.

Meetings were held with interested parties to allow them to elaborate on their submissions. Government officials, including those from Transport Canada, Department of Foreign Affairs and International Trade, and Industry Canada, were invited to observe at these meetings. The Agency will analyze the issues raised at the meetings and propose a course of action for each.\*

**Administrative Monetary Penalties:** The *Canada Transportation Act* contains provisions for the implementation of an Administrative Monetary Penalties (AMP) scheme. In 1997, the Agency drafted proposed *Designated Provisions Regulations*, including a schedule of the possible designated provisions and their maximum penalties. The draft schedule includes 31 proposed designated provisions from the Act, 175 from the *Air Transportation Regulations* and seven from the *Personnel Training Regulations* which affect terminal operators in all transportation modes.

Although the introduction of these regulations will permit monetary penalties of up to \$5,000 for an individual and \$25,000 for a corporation for the contravention of any designated provision, the proposed system includes a series of graduated penalties based on the frequency and seriousness of the offence. The initial step in the proposed process will be a warning letter. All administrative monetary penalties will be subject to review by the Civil Aviation Tribunal. These regulations will add to the options currently available in respect of the enforcement of the Act and its attendant regulations.

On July 8, 1997, the Agency sent a consultation document to some 2,000 interested parties. It received 17 written submissions. Staff met with the Air Transportation Association of Canada on November 25, 1997 and with airport representatives on December 8, 1997.

The Agency has begun drafting an enforcement manual, outlining the policy

\* In March 1998 the Minister of Transport announced a review of the international passenger charter policy which will impact on the revisions to the *Air Transportation Regulations*.

and procedures to be followed in the administration of the AMP system. Interested parties will be consulted.

## **2.4 Accessibility for Persons with Disabilities**

In 1997, the Agency implemented several measures pertaining to its mandate to ensure that persons with disabilities have access to federally regulated transportation services without undue obstacles. The Agency works toward this goal through regulation, guidelines, communication with users and carriers, and the adjudication of complaints. In 1997, the Agency issued significant decisions in this area and took important steps in implementing codes of practice. It also continued its steady progress in consultations, committee meetings and consensus building to develop new standards.

### **Regulatory Powers and Alternative Cooperative Measures**

Developing regulations pertaining to accessibility and overseeing their application in all modes of transportation under federal jurisdiction are important aspects of the Agency's mandate. In keeping with the government's policy to effect change through non-regulatory measures, the Agency also explores alternatives to regulations. In this regard, the Agency is developing, or has

already introduced, codes of practice relating to air, rail and marine transportation.

### **Codes of Practice**

**Air:** Inaugurated in November 1996, the Air Code deals with on board accessibility for persons with disabilities on aircraft with 30 or more passenger seats. It establishes criteria with respect to signage, lighting, stairs, floors, space for service animals, tactile row markers, communication of announcements, moveable armrests, washrooms, onboard wheelchairs, and cabin storage for manual wheelchairs. Most of the Code's criteria are expected to be met by January 1, 1999; the remainder are targeted for January 1, 2002. Work in 1997 concentrated on establishing a benchmark against which to evaluate improvements in the accessibility of equipment. By the end of the year, most of the 19 carriers affected by the Code had filed information.

**Rail:** In April 1997, the Agency distributed a draft code of practice concerning the accessibility of passenger rail equipment and the terms and conditions of carriage to more than 2,000 interested parties. The proposed Code contains criteria such as numbers of tie-downs for wheelchairs, doorways and washrooms, onboard wheelchairs and moveable armrests. It also contains criteria for offering services to persons with disabilities from check-in to baggage retrieval at destination. Forty submissions were received and analyzed. The draft was amended to reflect

them and was approved by the Agency. The Agency also began preparations for a public launch of the Code in February 1998.

**Marine:** The Agency prepared a final draft code of practice for marine equipment for extra-provincial ferry services and will distribute it for public comment in 1998. It also developed forms to gather cost estimates for incorporating the accessibility features into ferries, and distributed them to operators.

### **Voluntary Standards for Accessible Intercity Bus Service**

Although the Agency is not responsible for developing these standards, the Agency sat as an observer on the Intercity Bus Accessibility Subcommittee of the Minister of Transport's Advisory Committee on Accessible Transportation, providing advice and assistance when requested. This subcommittee had been working for several years to develop a voluntary standard for accessible intercity bus services.

In January 1997, the subcommittee decided to set aside this document and to draft it instead in a code of practice format. Given the Agency's expertise in this field, the subcommittee asked it to take on the task. During the year, the Agency drafted a Bus Code which was later agreed to by both industry and consumers. The issues of who will administer the Code and what the administrator's role will be, have yet to be resolved.

### **International Civil Aviation Organization (ICAO)**

The Agency prepared a Canadian working paper for consideration at the November 1997 meeting of the ICAO's Panel of Experts on Facilitation in Montreal. The working paper proposed a revised format for comprehensive guidance material to implement ICAO standards and recommended practices with respect to the transport of passengers with disabilities. The Panel approved the revised format, with amendments to reflect comments made at the meeting and proposals from other countries. The Panel will continue working on the paper and, once approved by the ICAO, the material will be distributed to states to guide them in developing accessible air transportation.

### **Communication Barriers Report**

In November 1997, coinciding with the meeting of the ICAO's Panel of Experts on Facilitation, the Agency released its report *A Look at Barriers to Communication facing Persons with Disabilities who Travel by Air*. The report highlights 25 recommendations made to the air industry as well as measures put forward by the Agency to ensure implementation of its recommendations.

General recommendations address issues such as consumer awareness, alternative-format policies and provision of personal help. Recommendations specific to air carriers deal with self-identification of a disability, itineraries

in alternative formats, general announcements, security, reserved seating and orientation within the aircraft. Recommendations specific to airport operators concern the physical accessibility of airports, public address announcements, information concerning airports, the provision of TTYs (teletypes used to communicate by telephone with persons who are deaf or hard of hearing) and volume-controlled phones.

The action plan includes formation of four industry/consumer working groups to undertake the following tasks: propose an Air Travel Guide for persons with disabilities; develop a Generic Alternative Format Policy; investigate the possibility of establishing an Assistive Communication Device Policy; and, establish guidelines and raise awareness regarding access needs to public-use machines in the transportation network. The Agency will monitor the progress of the implementation of the recommendations of the report.

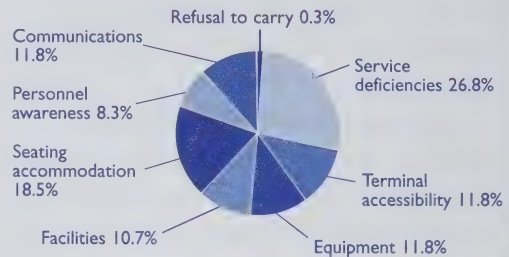
The report follows an interim document released in December 1996 to some 300 interested persons. Comments were received from 30 individuals, organizations and air-industry representatives.

### Removing Undue Obstacles

Much progress has been made in developing and implementing regulations and voluntary codes of practice to eliminate systemic problems regarding accessibility. However, travellers with disabilities may still encounter obstacles. In 1997, the Agency had

52 accessibility files on its roster. Thirty-one new complaints were filed in 1997; 13 were carried over from the previous year and were awaiting decisions; and eight were carried over from 1996 due to follow-up actions required in Agency decisions. The Agency closed 45 files in the calendar year, issuing 31 decisions on complaints and 14 decisions regarding follow-up action.

**Figure 2: Accessibility Complaints**  
(Issues of complaints resolved in 1997)



### Oral Hearing into Corrective Measures

In 1997, the Agency held its first oral hearing into an accessibility complaint. Ms. Lucie Lemieux-Brassard filed a complaint after encountering obstacles on 14 of 17 flights she took over an 18-day period. The Agency found that on 10 of those flights operated by Air Canada, Air Nova and Canadian Airlines, seven contraventions of the Air Transportation Regulations occurred in the areas of:

- boarding assistance
- repair of wheelchair damaged in transit
- prompt and proper assistance with dismantling the wheelchair



- assistance in the terminal while she was in transit, and
- a suitable temporary replacement wheelchair as a result of the delayed delivery of wheelchair batteries.

The Agency also found 15 undue obstacles to Ms. Lemieux-Brassard's mobility. While the Agency required that certain corrective measures be taken, it also noted that this case was an exceptional one and convened an oral hearing to determine further corrective measures. The hearing took place in September 1997. The Agency will issue its decision early in 1998.

## Complaint Summary

Agency decisions regarding accessibility complaints are available on the website [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca). The following highlights some of the Agency's decisions in this area.

**Aircraft Accessibility:** A traveller using a wheelchair reported that Canadian Airline's DC-10 and B-767 aircraft were not accessible. He also reported poor service and a miscommunication on the part of the carrier. In its decision, the Agency determined that:

- the passenger's inability to use his personal wheelchair inside the aircraft does not constitute an undue obstacle to mobility
- an undue obstacle existed with regard to the level of service and Canadian Airlines was to report within 30 days on corrective measures taken

- miscommunication on the carrier's part created an undue obstacle and the carrier was to issue a bulletin advising employees of the miscommunication and the need to be alert to the needs of persons with disabilities.

The Agency also noted that the carrier indicated that these aircraft meet the relevant accessibility requirements contained in the Code of Practice on Aircraft Accessibility and that the carrier intends to meet the other requirements within the established time frames.

**Accessible seating accommodation:** A traveller complained that although bulkhead seats to accommodate her leg brace had been requested and pre-assigned, Air Canada failed to maintain the integrity of special seating when an aircraft substitution was made. The Agency found that this resulted in an undue obstacle to the passenger's mobility, and the carrier was required to instruct its reservation staff to add a remark on the reservation file for special seating. The Agency also encouraged the carrier to pursue with the International Air Transportation Association (IATA) the adoption of a new code for the reservation system which would flag special requests by persons with disabilities and to keep the Agency informed.

**Accessibility of Services and Awareness of Carrier Personnel:** A person with epilepsy and a hearing impairment complained to

the Agency about the inadequacy of VIA Rail's TTY reservation line, the level of assistance by carrier personnel at Toronto Union Station and on board the trains, and seating accommodation for passengers with guide dogs. The Agency found that the TTY reservation line, as well as the lack of appropriate assistance at Union Station and on board the trains, constitute undue obstacles and required VIA to enhance employee training in this area. Regarding seating accommodation, the Agency recognized the inconvenience experienced by the passenger but found no undue obstacle to her mobility.

**Medical Clearance/Self Reliance:** A person who uses a wheelchair complained about an assessment made by a physician contracted to the carrier Lufthansa that she required an attendant to travel. The Agency determined that this requirement constituted an undue obstacle. It required the carrier to remind its Canadian contracted physicians about the services it provides to persons with disabilities, such as boarding and deplaning assistance, and of its policy that its physicians must contact the traveller and his or her physician to confirm whether or not air travel would have health consequences for the passenger.

### **Follow-up on Complaints**

In earlier decisions where the Agency found undue obstacles to the mobility of persons with disabilities, carriers were required to take corrective measures and report on the progress

and implementation of these measures.

The Agency issued 14 decisions on such files, and the following are examples of measures implemented to improve services for future travellers:

- carriers implemented employee awareness programs such as refresher training, programs to highlight the difficulties encountered by persons with disabilities, and newsletters and bulletins;
- a carrier amended its computer reservation systems to ensure that special-needs requests are recorded and passed to down-line stations;
- a carrier amended the seating chart of its Dash 8 aircraft to highlight the bulkhead seats which could be assigned to persons with disabilities; and,
- carriers have implemented an inspection program regarding the maintenance of boarding chairs at airports.

### **Education and Liaison—Travel Agents and Tour Operators**

Since 80 percent of travel is reserved through travel agents, the Agency reached out to travel agents and tour operators to promote accessible transportation. Its initiatives have been well received by organizations such as the Canadian Institute of Travel Counsellors (CITC) and the Association of Canadian Travel Agents (ACTA).

The Agency's Accessible Transportation Directorate participated as an exhibitor in travel industry shows sponsored by ACTA

in British Columbia and Quebec, and finalized plans to have a presence at similar events across Canada in the coming year. The Agency participated with industry and consumers in holding the Travel Fair with a Difference in Edmonton in spring 1997. Such partnerships enhance collaboration among customers with disabilities, airlines and travel agents.

In 1995/96, the Canadian airline industry participated in the development of a training program to sensitize travel counsellors to the needs of travellers with disabilities and seniors. The program was funded by Transport Canada and was delivered under the auspices of CITC. In 1997, following CITC's request, the Agency participated in the delivery of three training seminars. Considered highly successful, more seminars are planned for 1998. The Agency intends to expand this partnership in the coming year by widely disseminating information about accessible transportation to counsellors and travel agencies.

In 1997, the Agency distributed two issues of its newsletter, *Moving Ahead*, to more than 3,000 individuals and organizations. This newsletter features articles, improvements made in accessibility matters and summaries of complaints received and decisions rendered. The Agency invites newsletter submissions from industry and travellers.

## Monitoring

The Agency carries out a variety of monitoring functions on an ongoing basis. The purpose is to measure and evaluate the industry's mandatory and voluntary compliance with Agency regulations and codes of practice in providing transportation-related services to persons with disabilities, within the federal transportation network. It does this through surveys, site inspections and investigations into complaints.

During routine visits to the offices of carriers or terminal operators, Agency field investigators may find that the training records of company staff do not comply with the administrative requirements of the *Personnel Training Regulations*. In these cases, Agency staff will work with the carrier or terminal operator concerned to improve its training program to meet the requirements. During the reporting period, staff completed such work with 54 carriers and terminal operators. The Agency has asked an additional 25 organizations to submit further information related to their training program content and to identify staff who have been trained.

## Public Dialogue

The Agency provides practical advice regarding accessible transportation on a daily basis, to both the public and industry, in response to telephone enquiries, requests for written information and invitations to participate in conferences and trade shows.

### 1997 Information Statistics

Accessibility brochures distributed	23,078
Newsletters distributed	7,472
Calls on the 1-800 line (accessibility and general inquiry)	2,576
Public presentations	8
Exhibits: accessible transportation and consumer awareness	9
Travel agent seminars	3

## 2.5 Legal Services and Secretariat

The Secretariat Directorate is responsible for coordinating all submissions and related documents to be considered by Members, for recording Agency decisions and orders as well as editing, reviewing, producing and issuing decisions, orders, reports and notices. It is also responsible for maintaining the official record of the Agency. Further, it administers public hearings and inquiries, coordinates translation services as well as ministerial and executive correspondence and produces the quarterly ministerial briefing notes. The Secretariat Directorate also provides services to internal and external clients by making available to subscribers and other parties on request, copies of Agency decisions and orders.

The Legal Services Directorate provides legal advice to Agency Members and staff and also acts as the Agency's legal representative at meetings, conferences, public hear-

ings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts of Canada. A review of the cases in which Legal Services represented the Agency before the Federal Court in 1997 (appended to this chapter as Annex 2) will illustrate the legal challenges which were raised against Agency decisions.

The Legal Services Directorate also assists the operational branches in developing Agency regulatory initiatives by ensuring that such initiatives are undertaken in accordance with government policy, the Act and the *Statutory Instruments Act*. In 1997 the Legal Services Directorate provided such assistance in respect of the following regulatory changes:

### *Air Transportation Regulations*

Amendments are proposed to streamline and modernize the Regulations by reducing the regulatory burden, simplify and consolidate the Regulations, and where appropriate, make the Regulations more consistent with the Canada-US charter provisions. Proposed amendments to Parts III to VI (primarily International Charters) were prepublished in the *Canada Gazette* Part I on October 11, 1997. This issue has been discussed above in the Air Section of Chapter 2.

Also, further to the amendments to the Regulations which were published in Part II of the *Canada Gazette* on July 24, 1996, housekeeping amendments are being made to these Regulations through the *Miscellaneous Amendments Regulations* to



correct inconsistencies and typographical errors. These housekeeping amendments are considered to have no policy implications.

### ***Railway Interswitching Regulations***

The *Canada Transportation Act* requires that railway companies perform interswitching when requested by the shippers, that is to transfer the traffic of a shipper to the lines of a railway other than one serving the shipper directly, whenever this shipper is located within 30 km of a connection or interchange with the second railway. The charge that a railway may impose for performing interswitching is evaluated periodically.

Interim interswitching rates were put in place in January 1997. Consultations with industry were held in January 1997. At the same time, amendments were made to section 9 of the Regulations.

Work is also in progress in respect of regulatory initiatives in the following areas.

### ***Proposed Designated Provisions Regulations***

The *Canada Transportation Act* contains general enforcement provisions that include the authority to impose administrative monetary penalties as a consequence of a person's failure to comply with a legal requirement.

Provisions in the *Canada Transportation Act* and its related regulations were identified for inclusion in these proposed regulations. A consultation document was distributed to all licensees and other interested parties.

Comments have been received from the Department of Justice on the matter.

### ***Railway Traffic Liability Regulations***

These Regulations prescribe limitations on railway liability which apply in the absence of a Canadian Transportation Agency order or written agreement between carriers and shippers or a body representative of shippers. Housekeeping amendments are being made to the regulations through the *Miscellaneous Amendments Regulations* to make them consistent with the *Canada Transportation Act*. These housekeeping amendments are considered to have no policy implications.

### ***Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations***

These Regulations prescribe training which personnel working in the transportation network must undergo to ensure that travellers with disabilities have access to a consistent level of service.

Housekeeping amendments are being made to these regulations through the *Miscellaneous Amendments Regulations* to make them consistent with the *Canada Transportation Act*.

### ***Various Orders Governing Construction of Railway Works***

Consultations with certain interested parties were undertaken with a view toward revoking the *Engineering Regulations* in cooperation with Transport Canada. Guides have been prepared and distributed by the

Agency which deal with a variety of rail infrastructure issues. See Section 2.2.1 Rail Infrastructure.

### **Revising the Agency General Rules**

These rules set out the procedures to be used by parties appearing before the Agency.

The *National Transportation Agency General Rules* are being amended to make them consistent with the *Canada Transportation Act* and to streamline them. The amended Rules will be renamed as the Canadian Transportation Agency General Rules.

## Annex I

### RAIL LINES TRANSFERRED AND DISCONTINUED

#### A.1 Rail Lines Transferred from CN July 1, 1996 to December 31, 1997

##### ALBERTA

##### CWR Corp. (RaiLink Ltd.) Lakeland and Waterways—Provincial (1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Lac La Biche	74.1	Lac La Biche 113.1	39.0	
Waterways	Lac La Biche 113.1	End of Track 276.0	162.9	
TOTAL			201.9	(325.6)
PROVINCIAL TOTAL			201.9	(325.6)

##### SASKATCHEWAN

##### Carlton Trail Railway(OmniTRAX Inc.)—Provincial (1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Big River	Big River Jct. (Jct. with Blaine Lake S/D) 0.0	Tobey(Jct. with Meadow Lake S/D) 31.5	31.5	
Blaine Lake	Prince Albert Jct. (Jct. with Warman S/D) 0.0	Paddockwood Jct. (Jct. with Paddockwood S/D) 0.7	0.7	
Blaine Lake	27.4	93.9	66.5	
Paddockwood	Paddockwood Jct. 0.0	8.8	8.8	
Meadow Lake	Tobey (Jct. with Big River S/D) 0.0	Meadow Lake 94.2	94.2	
Tisdale	157.6	Prince Albert 161.2	3.6	
Warman	Warma 17.3	Prince Albert 90.6	73.3	
TOTAL			278.6	(448.5)
PROVINCIAL TOTAL			278.6	(448.5)

## MANITOBA

### Hudson Bay Railway Company (OmniTRAX)—Federal(1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Flin Flon	Flin Flon Jct 0.0	Flin Flon 87.5	87.5	
Sherridon	Sheritt Jct. 0.0	Lynn Lake 184.8	184.8	
Wekusko	The Pas 1.0	Wabowden 136.4	135.4	
Thicket	Wabowden 136.4	Gillam 326.1	189.7	
Herchmer	Gillam 326.1	Churchill 509.8	183.7	
Thompson	Thompson Jct. 0.0	Thompson 30.5	30.5	
Turnberry	The Pas South 83.4	The Pas 88.1	4.7	
TOTAL			816.3	(1,313.9)
PROVINCIAL TOTAL			816.3	(1,313.9)

## ONTARIO

(does not include 35.3 miles of the Chatham S/D transferred to VIA)

### RaiLink Canada Ltd Southern Ontario-RaiLink—Federal (1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Hagersville	Naticoke 0.0	Simpson (Jct with Dundas S/D) 35.0	35.0 plus 21.5 miles of associated spurs	
N&NW Spur	H.B. 43.4 Grimsby S/D 0.0	3.9	3.9 plus 47.0 miles of support and interchange track	
Dundas	21.0	33.0	12.0**	
Dundas	0.0	21.0	21.0**	
Oakville	37.3	39.3	2.0**	
Grimsby	39.5	43.7	4.2**	
TOTAL (running rights**)			39.2	
TOTAL (Mainline and spurs only)			38.9	(62.6)



## ONTARIO CONT'D

### Ontario L'Original Railway Company Ltd. (RailTex Inc.)—Provincial (1996)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Vankleek Hill	Glen Robertson 0.4	Hawkesbury 20.5	20.1	
L'Original Spur	0.0	4.5	4.5	
Hawkesbury Town Spur	0.0	1.86	1.9	
TOTAL			26.5	(42.7)

### City of Port Colborne—Provincial (1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Port Colborne Spur	2.2 Canal S/D	0.2 Port Colborne Spur	0.2**	
Port Colborne Spur	0.2	3.9	3.7	
Macey Spur	1.5	3.3	1.8	
Government Spur	0.0	1.2	1.2	
TOTAL (running rights**)			0.2	
TOTAL (trackage)			6.7	(10.8)
PROVINCIAL TOTAL			72.1	(116.1)

## QUEBEC

### Chemin de fer Baie des Chaleurs Inc. —Provincial (1996)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Cascapédia	Matapédia 0.0	New Carlisle 98.0	98.0	
Chandler	New Carlisle 0.0	48.1	48.1	
TOTAL			146.1	(235.2)

### Chemin de fer de la Gaspésie—Provincial (1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Chandler	48.1	Gaspé 104.2	56.1	
TOTAL			56.1	(90.3)
PROVINCIAL TOTAL			202.2	(325.5)

## A.2 Rail Lines Transferred from CP July 1, 1996 to December 31, 1997

### BRITISH COLUMBIA

#### Kootenay Valley Railway Company (CP internal shortline)—Federal (1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Nelson	Curzon	Nelson	95.1	
Boundary	Nelson	Robson West	30.7	
Rossland	Castlegar 0.0	End of Track 22.0	22.0	
TOTAL			147.8	(237.8)
PROVINCIAL TOTAL			147.8	(237.8)

### ONTARIO

#### RaiLink Canada Ltd. Ottawa Valley-RaiLink—Federal (1996)

Subdivision	From	To	Transferred Miles	(Kilometres)
Chalk River	Smith Falls 0.5	Chalk River 115.3	114.8	
North Bay	Chalk River 0.0	North Bay 117.3	117.3	
Cartier	North Bay 0.0	Coniston 69.1	69.1	
Temiscaming	Mattawa 0.0	Temiscaming 40.5	40.5	
Chalk River	Smith Falls 0.0	Smith Falls 0.5	0.5*	
Cartier	Coniston 69.1	Cartier 113.0	43.9*	
TOTAL (running rights*)			44.4	
TOTAL (trackage only)			341.7	(550.1)

# **ONTARIO CONT'D**

## **Kawartha Lakes Railway Company (CP internal shortline)—Federal (1997)**

<b>Subdivision</b>	<b>From</b>	<b>To</b>	<b>Transferred Miles</b>	<b>(Kilometres)</b>
Havelock	90.8	178.0	87.2	
Nephton	Havelock 0.0	Blue Mountain 20.0	20.0	
<b>TOTAL</b>			<b>107.2</b>	<b>(172.6)</b>

## **Huron Central Railway Inc.—Provincial (1997)**

<b>Subdivision</b>	<b>From</b>	<b>To</b>	<b>Transferred Miles</b>	<b>(Kilometres)</b>
Webbwood	Sudbury 4.8	Sault Ste. Marie 181.2	176.4	
Pineland Spur	H.B. 34.1 0.0	Webbwood 1.2	1.2	
Little Current (CP)	McKerrow 0.0	3.0	3.0	
<b>TOTAL</b>			<b>180.6</b>	<b>(290.8)</b>
<b>PROVINCIAL TOTAL</b>			<b>629.5</b>	<b>(1013.5)</b>

## QUEBEC

### Compagnie de Chemins de fer Québec Sud Ltée.—Provincial (1997)

Subdivision	From	To	Transferred Miles (Kilometres)
Adirondack	Brookport 0.0	St-Jean 20.0	20.0
Sherbrooke	Lennoxville 65.9	Brookport 125.6	59.7
St-Guillaume	Farnham	Ste-Rosalie Jct.	28.0
Stanbridge	Farnham	Stanbridge 13.7	13.7
Newport	Brookport 0.0	Canada/US border 26.5	26.5
Newport	Canada/US 32.6	Canada/US 43.3	10.7
TOTAL			158.6 (255.3)

### Chemin de fer Québec Gatineau—Provincial (1997)

*(does not include the portion of the Lachute SID between mile 28.0 and 90.1 abandoned in 1995 and subsequently sold as property in 1997).*

Subdivision	From	To	Transferred Miles (Kilometres)
Lachute	Thurso 90.1	Lemieux Island 119.1	29.0
Trois-Rivières	St. Martin Jct. 0.0	Québec City 152.9	152.9
Trois-Riveères	Québec City 155.8	157.5	1.7
Saint-Maurice Valley	Trois-Rivières 0.0	21.0	21.0
Saint-Maurice Valley	Trois-Rivières 24.0	Grand-Mère 27.9	3.9
St-Gabriel	Lanoraie 0.0	Joliette 7.5	7.5
Lachute	St-Augustine 27.5	28.0	0.5
TOTAL			216.5* (348.4)
PROVINCIAL TOTAL			375.1 (603.7)



**B. Rail Lines Discontinued, July 1, 1996 to December 31, 1997**

**ALBERTA**

Railway	Year	Subdivision	From	To	Transferred	
					Miles	(Kilometres)
CN	1997	Smoky	280.7	306.2	25.5	(41.0)
				CN TOTAL	25.5	(41.0)
CP	1997	Breton	Sunnybrook	Breton	14.0	(22.5)
	1997	Burstall (Schuler Spur)	Pivot 0.0	Schuler (EOT) 6.8	6.8	(10.9)
	1997	Bassano	Empress 0.0	115.4	115.4	(185.8)
				CP TOTAL	136.2	(219.2)
PROVINCIAL TOTAL					161.7	(260.2)

**SASKATCHEWAN\***

Railway	Year	Subdivision	From	To	Transferred	
					Miles	(Kilometres)
CN	1996	Big River	51.3	56.5	5.2	(8.4)
	1997	Lampman	88.9	93.4	4.5	(7.2)
				CN TOTAL	9.7	(15.6)
CP	1997	Doddsland	Doddsland Jct 0.0	Smiley 28.4	28.4	(45.7)
	1997	Coronation	Zinger	Major	21.4	(34.4)
				CP TOTAL	49.8	(80.1)
PROVINCIAL TOTAL					59.5	(95.7)

**MANITOBA \***

Railway	Year	Subdivision	From	To	Transferred	
					Miles	(Kilometres)
CN	1997	Oak Point	11.5	27.1	15.6	(25.1)
	1997	Oak Point	27.1	131.0	103.9	(167.3)
	1997	Steep Rock	0.0	12.1	12.1	(19.5)
				CN TOTAL	131.6	(211.9)
PROVINCIAL TOTAL					131.6	(211.9)

\* excludes rail lines discontinued pursuant to subsection 142(2)

## ONTARIO

Railway	Year	Subdivision	From	To	Transferred	
					Miles	(Kilometres)
CN	1996	Cayuga	54.1	62.7	8.6	(13.8)
	1996	Newmarket	63.0	91.2	28.2	(45.4)
				CN TOTAL	36.8	(59.2)
CP	1997	Belleville (Scarborough Pit Spur)	Scarborough (Old Finch Ave.)	Scarborough (Sheppard Ave. East)	0.8	(1.3)
	1997	Galt	Toronto (Tecumseh Ave.)	Toronto (Cariboo Ave.)	3.8	(6.1)
	1997	Manitouwadge	Struthers Jct. 0.0	Geco 39.8	39.8	(64.1)
				CP TOTAL	44.4	(71.5)
PROVINCIAL TOTAL					81.2	(130.7)

## QUEBEC

Railway	Year	Subdivision	From	To	Transferred	
					Miles	(Kilometres)
CN	1997	Sorel	45.5	47.2	1.7	(2.7)
	1997	St-Raymond	1.6	16.8	15.2	(24.5)
	1997	Taschereau	99.0	181.4	82.4	(132.7)
				CN TOTAL	99.3	(159.9)
CP	1997	Westmount (St-Henri Yard)	Montreal (Greene St.)	Montreal (Richelieu St.)	0.7	(1.1)
				CP TOTAL	0.7	(1.1)
PROVINCIAL TOTAL					100.0	(161.0)

## **Annex 2**

### **CASES BEFORE THE FEDERAL COURT**

#### **CASES DECIDED IN 1997**

##### **Gateway North Transportation System Ltd. v. Canadian Transportation Agency**

Federal Court of Appeal

Court File No.: 97-A-55

Application for leave to appeal from Canadian Transportation Agency Decision No. 445-R-1997 dated July 11, 1997, which denied Gateway North Transportation System Ltd.'s application pursuant to sections 26 and 37 of the *Canada Transportation Act* for an order by the Agency requiring CN to continue operating certain railway lines in northern Manitoba since it had allegedly failed to comply with the requirements of Division V of Part III of the *Canada Transportation Act*, with respect to the proposed transfer of the operation of the said railway lines.

Application for leave to appeal dismissed by the Court on November 18, 1997.

#### **CASES DISCONTINUED IN 1997**

##### **Canadian National Railway Company v. National Transportation Agency and Township of Yarmouth**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-474-95

Appeal from National Transportation Agency Order No. 1995-R-73 and Decision No. 110-R-1995, both dated March 2, 1995,

which granted the Township of Yarmouth authority to construct a new culvert and ordered CN to pay an equal share of the construction of the said culvert and the removal of the existing drainage structure.

Notice of Discontinuance filed with the Court on October 23, 1997.

##### **Eastern Maine Railway Company v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-364-96

Appeal from National Transportation Agency Letter-decision dated November 20, 1995, in which the National Transportation Agency held that Section 10.1 of the *Railway Act* governed the Appellant, a business corporation incorporated under the laws of the State of Maine on November 10, 1994, with the authority to engage in railroad operations. Consequently, the Appellant was required to obtain a Certificate of Fitness from the National Transportation Agency under section 12 of the *Railway Act*.

Notice of Discontinuance filed with the Court on May 27, 1997.

##### **Linda Sheffield v. Via Rail Canada Inc. et al. Federal Court of Appeal**

Court File No.: 97-A-23

Application for leave to appeal from Canadian Transportation Agency Decision No. 68-R-1997 dated February 13, 1997, which arose due to a complaint alleging, *inter alia*, that the mechanical stair lifts leading from the underground corridors of Toronto's

Union Station to the train platforms constitute an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities.

On December 10, 1997, the applicant withdrew the application for leave to appeal.

#### CASES PENDING IN 1997

##### **Transport Loupage Inc. v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-622-95

Appeal from National Transportation Agency Letter-decision dated August 29, 1994, in which the National Transportation Agency denied subsidy payments to Transport Loupage Inc. on outstanding subsidy claims, and recommended that payments made to the carrier under the *Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations* between the time of carrier and shipper restructuring in January 1990 and the National Transportation Agency's audit in April 1993, be repaid by the Corporation.

Note: This case was heard by the Court on January 21, 1998.

##### **Transport Loupage Inc. v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-688-95

Application for mandamus ordering the National Transportation Agency to pay the sum of \$30,902.10 to Transport Loupage, pursuant to the *Atlantic Regional Special*

*Selective and Provisional Assistance Regulations*.

Note: This case was heard by the Court on January 21, 1998.

##### **Canadian American Railway Company v. National Transportation Agency**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-488-96

Appeal from National Transportation Agency Letter-decision dated November 20, 1995, which required the Canadian American Railway Company to apply for a Certificate of Fitness in accordance with the terms specified in section 12 of the *Railway Act*.

##### **Via Rail Canada Inc. v. National Transportation Agency and Jean Lemonde**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-507-96

Appeal from National Transportation Agency Order No. 1995-R-491 and Decision No. 791-R-1995, both dated November 28, 1995, in the matter of an application by Mr. Jean Lemonde, on behalf of Minikami (Club de mini Basket-ball en fauteuil roulant "Les Kamikazes"), pursuant to subsection 63.3(1) of the *National Transportation Act, 1987*.

##### **The Municipality of Metropolitan Toronto v. Canadian National Railway Company**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-1029-96

Appeal from Canadian Transportation Agency Decision No. 482-R-1996 and Order No. 1996-R-358, both dated August 29, 1996, which ordered that the



costs of installation and future maintenance of the fencing along CN's right-of-way and track of a portion of the Bala Subdivision, in the Municipality of Metropolitan Toronto should be shared equally between CN and the Municipality of Metropolitan Toronto.

**Canadian National Railway Company v. Eagle Forest Products Limited Partnership**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-731-97

Appeal from Canadian Transportation Agency Decision No. 457-R-1997 and Order No. 1997-R-453, both dated July 17, 1997, in the matter of a complaint by Eagle Forest Products Limited Partnership pursuant to subsection 116(1) of the *Canada Transportation Act* alleging that CN failed to fulfill its common carrier obligations to provide adequate and suitable accommodation for delivering traffic originating from its mill in Miramichi, in the province of New Brunswick.

**J. Normand Wong v. Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the National Transportation Agency**

Federal Court - Trial Division

Court File No.: T-3255-90

Claim for monetary compensation arising out of an alleged breach of contract for services entered into by the Plaintiff with the National Transportation Agency on May 17, 1990.

**The Privacy Commissioner of Canada v. Canada Labour Relations Board**

Federal Court of Appeal

Court File No.: A-685-96

Application for leave to appeal the judgment of the Trial Division of the Federal Court of Canada delivered on August 12, 1996 relating to the refusal of access to an individual of personal notes taken by Board members during a hearing.

Note: This case does not involve a decision of the Agency. The Agency is simply an intervenor in this case.



# Assessment of the Operation of the *Canada Transportation Act* and Difficulties Observed in the Administration of the Act

## 3.1 Introduction

IN THIS CHAPTER, the Agency responds to the directive given in subsection 42(2) of the *Canada Transportation Act* to include in its annual report "... the Agency's assessment of the operation of the Act." Chapter 3 discusses how the provisions of the Act work, and whether they effectively achieve their stated intent. The chapter pays special attention to areas where the present Act was changed from predecessor legislation. This assessment is based on the experience of the Agency in the past 18 months and, in part, on what has been heard from industry and the users of the transportation system.

The Agency's mandate is to implement the transportation policy established by Parliament. Therefore, in assessing the operation of the Act, the Agency's purpose is not to comment on the advisability of existing policy but rather to comment on how the provisions of the legislation lend themselves to an effective and efficient implementation of the policy provided by Parliament in the *Canada Transportation Act*. In general, the sections are discussed in the order in which they appear in the Act.

## 3.2 Administration

### 3.2.1 TIME FOR MAKING DECISIONS (Section 29)

Subsection 29(1) of the *Canada Transportation Act* states, in part, that, "The Agency shall make its decision in any proceedings before it as expeditiously as possible, but no later than one hundred and twenty days after the originating documents are received, unless the parties agree to an extension...."

This subsection directs the Agency to render a decision within 120 days of any

application made to it. In most circumstances, this time period is sufficient and has generally worked well for the Agency. But in some complex situations where extra time is required, the Agency must rely on the consent of all the parties to the proceeding to agree to an extension, since the Agency has no power to unilaterally extend the time period. A number of situations have arisen where it has been impractical for the Agency to issue a decision within the 120-day time limit. These situations include:

### **Production of Information**

Originating documents generally do not contain complete information. This then necessitates the exchange of documents beginning with notices to produce information and the production of the actual information. This may be followed by interrogatories, replies, and possibly a public hearing. Sufficient time is required at each of these steps for the parties to study the information and respond. A particularly time consuming stage is the determination of data requirements and the extraction of the information from carrier databases in a form which would allow the Agency and parties to the proceedings to conduct their analyses.

### **Preliminary Legal Issues**

Applications can be further complicated where legal issues arise, such as the confidentiality of cost data or the jurisdiction of the Agency. In

these cases, the legal issues generally arise after the application has been made to the Agency and must first be addressed prior to dealing with the main application. One hundred and twenty days can be insufficient to deal with both aspects of the case, especially where the legal issues are debated in a forum other than the Agency, such as the courts.

### **Environmental Considerations**

Transportation systems have an impact on the environment. If a case requires an environmental assessment to be carried out, this could add a number of months to the process for the collection of environmental data and analysis. During the time that the environmental assessment is being carried out, the power of the Agency to make decisions is suspended. A situation may arise where the environmental assessment requires an extended amount of time to complete and puts the Agency in the position of exceeding the 120-day limit.

### **Conclusion: Time for Making Decisions**

Where the matter involves an application for a remedy against another party and the case is one which requires more than 120 days for one of the reasons set out above, there might be a vested interest on the party against whom the application is made not to grant the extension.

While the statutory time could be interpreted as being directory rather than manda-



tory, such an interpretation could be challenged and result in unnecessary litigation.

One remedy would be to amend the legislation to specify criteria or circumstances under which the Agency could, on its own motion, extend the 120-day limit to render its decision. This would avoid situations where, in the absence of an agreement from the parties to such an extension of time, the Agency would be compelled to issue a decision when it does not have all the elements to make a final ruling.

### **3.3 Air Transportation**

#### **3.3.1 PROVISION OF AIRCRAFT WITH FLIGHT CREW** (Section 60)

This is a new provision to allow for the approval of applications for code sharing and leasing of aircraft with flight crew.

The application of section 60 of the *Canada Transportation Act* to the provision of aircraft with flight crew has provided a clear legal basis and transparent process for the consideration of applications for various service arrangements between air carriers, for instance code sharing. New regulations, prescribed pursuant to section 60 of the Act, in addition to establishing a clear administrative process, include specific provision for an expedited process for short-term arrangements to meet unexpected mechanical or operational situations.

The inclusion of these regulatory provisions, as opposed to the use of exemptions, improves the enforceability of requirements related to operational and commercial control of the service and to public disclosure of the identity of the operating carrier in such arrangements. The regulation has been of particular benefit to consumers by ensuring that the licensee involved holds specific liability insurance for its operation of a service using aircraft and crew provided by another company.

#### **3.3.2 EXTRA-BILATERAL AUTHORITY** (Section 78)

This is a new provision for temporary authorization of international air services.

Section 78 of the *Canada Transportation Act* permits the Agency to authorize, on a temporary basis, an international service which is not permitted in a bilateral agreement or arrangement. This provision has proven a useful tool for permitting special flights, and temporary services. This section has been used to permit carriers to operate special flights where they would otherwise not have the underlying authority. For example, the operation of a flight via the United States by a foreign carrier where no such routing exists in the agreement between Canada and the country of this foreign carrier or, as another example, the operation of a flight that exceeds the capacity limitations of such an agreement.

### **3.3.3 REMOVAL OF FORMER NORTHERN LICENSING REGIME** (Section 61)

There has been no adverse reaction to the removal of the former air carrier licensing system for the “designated area” (i.e., northern Canada) and to the establishment of a uniform domestic licensing regime for all of Canada. The current simplified domestic licensing regime for the whole country no longer includes a reverse onus entry test, thereby removing the requirement for northern air carriers to give public notice to allow objection to proposed new domestic air services.

There has been no adverse reaction to the removal of the entry test.

### **3.3.4 ELIMINATION OF THE PUBLIC INTEREST TEST FOR A NON- SCHEDULED INTERNATIONAL LICENCE** (Section 73)

The removal of the public interest test for the issuance of international non-scheduled air services licences to Canadian and foreign applicants removed the necessity of giving public notice of such applications.

This simplified process has not generated any adverse reaction from other parties.

### **3.3.5 FINANCIAL FITNESS** (Sections 61, 69, 73)

The *Canada Transportation Act* and the amended *Air Transportation Regulations* require that Canadian applicants for certain classes of air licences meet newly specified financial requirements prior to the issuance of licences by the Agency. Generally, all Canadian applicants proposing to operate passenger services with aircraft capable of carrying 40 or more passengers need to comply with these provisions. The financial requirements that applicants need to comply with are transparent and the procedures specified in the *Financial Requirement Guide* result in minimum paperwork burdens for applicants.

Applicants need to demonstrate that they have cash funds at their disposal which at least equal all start-up costs and all operating and overhead costs for 90 days of operations. The financial requirements ensure that air carriers are financially fit at the commencement of operations and have a reasonable chance of success, thereby keeping disruptions of air services to a minimum.

These requirements have ensured that new entrants have been financially sound at the start up of their operations. While Vistajet (referred to in Chapter 2) did meet the financial fitness test, its failure was attributable to other factors that developed in the post start-up phase.

### 3.4 Rail Transportation

#### 3.4.1 REQUIREMENTS FOR CERTIFICATES OF FITNESS (Sections 90-94)

Under the Act, no person may construct or operate a railway under the jurisdiction of Parliament without a certificate of fitness issued by the Agency. The Agency issues such certificates once it is satisfied that there will be adequate liability insurance coverage for the proposed construction or operation, in accordance with the regulations made by the Agency. All federal railways in existence as of July 1, 1996 had one year in which to obtain a valid certificate; all others required a certificate prior to operation.

This was a new section of the Act which was designed to:

- facilitate ease of entry into the marketplace by making the only requirement adequate liability insurance and eliminating the requirement to demonstrate public convenience and necessity found in the *Railway Act*; and
- protect the interests of shippers and the public by ensuring that adequate liability insurance was in place for all federal railway companies.

There are now 27 different railway companies holding a certificate of fitness. The Agency will continue to monitor the insurance requirements of those companies, as well as determine the adequacy of insurance for any new companies. All existing operating railways

as of July 1, 1996 received the required certificate by July 1, 1997, as prescribed by the Act.

In the Agency's first annual report, it was reported that there was uncertainty in the industry concerning which railways fell within the scope of the provisions of the Act defining "railway" and "operate".

Both definitions are very broad and capture virtually all possible aspects of a railway's operation. At that time it was not apparent whether persons operating commuter service trains, specialty train operations or shuttle trains from a shipper's property to yard tracks, located on federal railway lines required a certificate of fitness under the Act.

#### Action Taken by Agency

In 1997, the Agency issued a letter decision respecting the operations of Canadian National and Canadian Pacific clarifying the matter. In those decisions, the Agency determined that CN and CP were required to provide evidence that there was adequate liability insurance for any such train services operating over their tracks by virtue of an agreement or arrangement between CN or CP and those train services.

With respect to other operations within Canada, especially those arising from the growing number of short line railways, the Agency must review each case individually to determine whether a certificate of fitness is required for the operation in question.

Prior to examining the adequacy of the liability insurance, the Agency must determine

whether the operation falls within the jurisdiction of the Parliament of Canada by reviewing criteria such as whether the operation

- crosses an international boundary
- crosses a provincial boundary
- is an integral part of a federal undertaking, or
- came into being as a result of a special Act declaring the operation to be for the general advantage of Canada.

This section appears to be operating as intended.

### **3.4.2 CROSSING AGREEMENTS OR DISPUTES** (Sections 100-101)

The new provisions of the Act dealing with railway crossings allow parties to a road or utility crossing of a railway to negotiate any aspect of that crossing and if they do come to an agreement, they may file that agreement so that it becomes an order of the Agency. If they are unable to come to an agreement then either party may refer the matter to the Agency, which may authorize the crossing and rule on the issues in dispute including the apportionment of costs. In the latter half of 1996, only one agreement was filed with the Agency.

In 1997, 20 agreements were filed and the railways have informed the Agency that many agreements already signed will soon be filed to become orders. The number of applications on disputed issues has decreased, especially in the area of road

crossings, as the parties appear to appreciate the freedom to negotiate without having to adhere to regulations.

The Agency is still required to resolve disputes between parties but consultation and mediation have proven effective in streamlining the dispute resolution process.

### **3.4.3 TRANSFER AND DISCONTINUANCE OF RAILWAY LINES** (Sections 140-146)

Sections 140 to 146 of the Act set out the process whereby federal railways may transfer or discontinue the operation of railway lines they may no longer wish to operate. The process is intended to allow the railway companies to dispose of lines in a manner which best meets their own economic realities without governmental confirmation through a regulatory process. At the same time, the process is designed to encourage the creation of short line railways and preserve the right of governments to obtain railway lines to be used for any purpose at no more than the net salvage value of the lines.

Based on the activity observed during the existence of this Act, it would appear that the transfer and discontinuance provisions of the Act are, in general, meeting the stated intention. A number of concerns have been expressed, however, with respect to the operation of some of the provisions.

Tables 11a and 11b demonstrate that since coming into effect on July 1, 1996, the Act has allowed for the creation of numerous new short line railway companies and new



**Table 11a: Federal Rail Lines Transferred to Other Operators**

July 1, 1996 to December 31, 1997, Transferred from Canadian National

<b>Company Assuming Operations</b>	<b>Province</b>	<b>Kilometres</b>
Lakeland and Waterways	Alberta	325.6
Carlton Trail Railway	Saskatchewan	448.5
Hudson Bay Railway Company	Manitoba/Saskatchewan	1,313.9
Ontario L'Original Railway, Inc.	Ontario	42.7
Arnprior-Nepean Railway Company Inc.	Ontario	25.7
City of Port Colborne	Ontario	10.8
RailLink Canada Ltd (Southern Ontario Division)	Ontario	62.6
Chemin de fer Baie des Chaleurs Inc.	Quebec	235.2
Chemin de fer de la Gaspésie	Quebec	90.3

**Table 11b: Federal Rail Lines Transferred to Other Operators**

July 1, 1996 to December 31, 1997, Transferred from Canadian Pacific

<b>Company Assuming Operations</b>	<b>Province</b>	<b>Kilometres</b>
Kootenay Valley Railway Company (CP Internal)	British Columbia	237.8
RailLink Canada Ltd. (Ottawa Valley Division)	Ontario	550.1
Huron Central Railway Inc.	Ontario	290.8
Kawartha Lakes Railway Company (CP Internal)	Ontario	172.6
Compagnie de Chemin de fer Québec Sud Ltée.	Quebec	255.3
Les Chemins de fer Québec-Gatineau Inc.	Quebec	349.9

business arrangements between these companies and the federal companies with whom they may connect.

Similarly, Table 12 demonstrates that the Act has allowed federal railway companies to discontinue operation of unwanted trackage.

### **Issues in Railway Line Transference and Discontinuance**

The following represents some of the concerns expressed with the operation of the transfer and discontinuance provisions in general and with some of the sections of Division V of Part III in particular.

**Table 12: Kilometres of Rail Line Discontinued**

July 1, 1996 to December 31, 1997

Province	Canadian National	Canadian Pacific
British Columbia	0.0	0.0
Alberta	41.0	219.3
Saskatchewan	236.5	80.1
Manitoba	386.7	0.0
Ontario	59.2	71.5
Quebec	159.9	1.1
New Brunswick	0.0	0.0
Nova Scotia	0.0	0.0

#### **A. Transfer of Lines without Advertisement under Section 143**

The Act was not intended to interfere with a railway company's normal commercial operations, including the right to transfer portions of its infrastructure to other parties who may wish to continue operating a particular railway line.

Indeed, the Agency has ruled in the Gateway North Decision on what constitutes compliance with the requirements of Division V of Part III of the Act. These include the finding that there is no requirement to advertise the availability of a railway line and subsequently offer the line to governments if no interest is expressed, providing the railway company already has an acquirer willing to operate the line and the railway's intention to transfer the line has been listed on the railway company's three-year plan.

The legislation does not require evidence

that the line will actually continue to be operated, nor does it place any obligation on the new owner. Should the new owner after the transfer be unable or unwilling to continue operations of all or part of the line, then a railway line may have been effectively discontinued without the process envisaged by the Act being followed.

This may prevent other legitimate potential short line operators from bidding and, if successful, operating the railway line. It may also prevent a government from obtaining the railway line for any purpose at no more than net salvage value.

#### **B. Harmonization between Federal and Provincial Legislation**

There is also the question of the requirement for harmonization between the federal discontinuance process and that which exists in each province. Differences currently exist

between the federal process and its intent and that of the provinces, each with their own railway legislation.

For example, one of the stated intentions of the Act is to ensure an adequate process to transfer railway lines to governments for any purpose at no more than net salvage value, should there be no party willing or able to continue operating the line as a short line operator. If, under provincial legislation, the new owner may discontinue a line solely upon giving notice, then a municipality will not have the opportunity to obtain the line as envisaged by the Act.

Differences in discontinuance processes may also adversely affect a shipper who anticipated that railway service would continue but finds that service may be discontinued with little or no notice under provincial legislation.

### **C. Notice of Transfer**

There is no requirement in the Act to notify shippers, municipalities or others of any impending transfer to a new owner so that any of those parties may properly prepare for the effects of the transfer. There is also no requirement in the Act to notify the Agency of any transfer that has taken place so that the Agency and others may be aware of the change in common carrier obligations on a particular line and the change in jurisdiction for dispute resolution. Moreover, without a notice-of-transfer requirement, Transport Canada is not aware of a change in safety responsibilities on the line.

### **D. Time Frames for Transfer to Governments**

One notable surprise since July 1, 1996 has been the interest expressed by municipal governments in operating short line railways. This interest has raised a number of issues concerning the operation of the Act, including the time frames established by the Act.

Once a provincial government has declined to purchase a railway line, a municipal government has 30 days in which to decide if it will accept the offer of the line from the railway company. Should a municipal government be interested in establishing a short line, 30 days is considered insufficient time by municipal governments to devise a viable business plan and negotiate with potential operators before determining whether to accept the offer of the railway. This situation can be aggravated by complexities in negotiations between the municipality and the railway company.

### **E. Conditional Offers and Acceptances**

The Act calls for a railway company to offer all of its interest in the railway line to the governments and for a government, if interested, to accept that offer in writing. It became apparent, however, that the offers by railway companies included conditions, and the acceptances of those offers also included conditions.

In the decision with respect to the City of Guelph and the St. Lawrence and Hudson

Railway Company, the Agency ruled that none of the terms and conditions attached to the offer or acceptance, whether accepted or not, frustrated either the offer or the acceptance pursuant to the Act. None of the conditions were to have the effect of thwarting the purpose of the legislation to ensure an adequate process to transfer railway lines to governments for any purpose for no more than net salvage value.

## **F. Negotiation Issues**

A further issue identified by some municipal governments became apparent when it was realized that the railway companies had no obligation under the Act to negotiate anything with a municipality other than the actual net salvage value of the railway line. Some municipalities were frustrated in their attempts to obtain information from the railway companies that would be vital in determining the viability of a short line operation. The question was raised as to why the Act imparts an obligation to negotiate in good faith with potential short line operators, but no such obligation arises for negotiations with governments.

## **G. Net Salvage Value Determinations**

With respect to the net salvage value itself, the Act stipulates that where the railway company and a government cannot agree on the net salvage value of the railway line within 90 days of the acceptance of the offer, the

Agency may determine the net salvage value upon application by either party.

A government and a railway company could enter into an agreement or contract for the transfer of a railway line without either party knowing the actual price of the transfer. Interest has been expressed in an alternative that would allow the Agency to determine the net salvage value prior to acceptance of the offer to transfer.

## **H. Segmentation of Railway Lines**

The Act was intended to allow railway companies the freedom to transfer or dispose of their assets in a manner which best suits the business needs of those companies. Some of those business decisions however, may impact on the business decisions of others. Some parties have been frustrated by the exclusion from railway lines offered for transfer, of portions of the line that include traffic that in their opinion would make the entire line a viable business opportunity. Without direct access to such traffic, the remainder of the line may be uneconomic or marginal at best for a potential short line operator.

Similarly when a line, which in its entirety may be a viable opportunity for a short line operator, is listed for transfer and/or discontinuance at different times, potential operators must speculate on the future plans of the railways and weigh the benefits of purchasing one segment with the probability of being able to purchase and operate the remaining segments in the future.



These situations may conflict with the federal railways' desire to continue service on portions of lines that will be in the best interests of their companies and their customers remaining on those lines.

Concerns have been raised that these examples may unfortunately discourage the creation of some potential short lines which would be contrary to the spirit of the legislation which was to encourage the creation of short line railways.

#### **3.4.4 DISPUTE RESOLUTION AND COMPETITIVE ACCESS** (Sections 111-139)

Two key concerns among some of the Agency's client groups are dispute resolution and competitive access for rail transportation. They are a major focus of the Agency's consultative work and form the basis for the work in resolving complaints brought before the Agency. While some of the Act's relevant provisions have widespread support, the Agency is aware that others have generated discomfort and conflicting opinion among clients.

Based on the evidence presently before it, the Agency cannot as yet adequately assess the operation of these provisions of the Act and therefore intends to consult shippers and carriers on these matters in the coming year and provide a fuller assessment in the next report. The following represents the concerns raised to date.

As carriers, railways are distinctive in that each company owns, maintains and, in

general, has exclusive use of its infrastructure. This places unique financial requirements on railways compared to other modes of transportation. In addition, the situation creates specific problems for users wishing to access more than one railway and have competitive choices.

The Act has several dispute resolution and competitive access provisions that were intended to address the desire of the shipper to have better rates or service and access to more than one rail line, namely level of service, interswitching, competitive line rates, and final offer arbitration. A table showing the frequency of use of these provisions is produced later in this chapter.

The level of service provisions, formerly known as common-carrier obligations, require a carrier to accept and carry traffic offered to it by a shipper. Today, the majority of railway traffic now moves under confidential contracts, the terms of which supersede common-carrier obligations. Confidential contracts are generally viewed by shippers and carriers as working well.

Each year, approximately 150,000 cars are transferred between railways in Canada by interswitching. A railway must accept a rail car from a shipper located on that railway's line and switch it to a competitor's line, if the shipper so desires, where the two railway companies have an interchange. The rate per car to move over the short distance to access a second railway is set by the Agency. Carriers would prefer to negotiate inter-switching rates between railways on a com-

mercial basis, yet shippers advocate that interswitching rates must continue to be regulated to ensure the effectiveness of the Act's competitive access provisions.

Competitive Line Rates (CLRs) allow shippers served by one railway who do not have interswitching available because they are located beyond the 30-kilometre limit, to have their traffic transferred to a second railway. If the shipper is not satisfied with the rate charged by the railway, it can request that the Agency set a rate for the movement. CLR provisions have had limited use in the last ten years, and none were requested in 1997. One condition of the CLR application is prior agreement with a second federal railway, the line haul carrier, for the movement of traffic from the interchange. To date, major Canadian carriers have not attempted to capture each other's traffic by offering attractive line haul rates to be used in conjunction with CLRs. This condition is seen as discouraging the usage of CLRs and is, arguably, one reason why there have only been six CLR applications—four by one shipper—to the Agency in ten years, five of which involved an American railway as the line haul carrier.

Final Offer Arbitration allows the Agency to refer to an arbitrator disputes between a shipper and carrier over the rates charged a shipper or the terms and conditions attached to the specific traffic to which the rate applies. This issue is discussed in more detail later in this chapter.

## **Concerns with Dispute Resolution and Competitive Access**

Some representatives of shipper groups have noted that the only effective negotiating tools remaining in legislation are final offer arbitration and interswitching. Neither of these provisions is subject to the "substantial commercial harm" test of section 27 of the *Canada Transportation Act*. Subsection 27(2) provides that, "Where an application is made to the Agency by a shipper in respect of a transportation rate or service, the Agency may grant the relief sought, in whole or in part, but in making its decision the Agency must first be satisfied, after considering the circumstances of the particular case, that the applicant would suffer substantial commercial harm if the relief were not granted."

From the time that this provision was debated before the Standing Committee on Transportation of the House of Commons, shippers have maintained that this provision is a significant barrier to the use of the Agency for dispute resolution purposes. Objections have been voiced that the substantial commercial harm test may be too intrusive into their private financial matters, legalistic, adversarial and costly. Provisions such as competitive line rates (sections 129-136) and level of service (sections 113-116) are considered by some to be less effective due to the requirement that applicants must satisfy the Agency that they would suffer substantial commercial harm if the relief requested is not granted.

Table 13 compares the number and type

**Table 13: Comparison of Applications Relative to Dispute Resolution and Competitive Access**

Provisions	<i>National Transportation Act, 1987</i> Jan. 1, 1988 to June 30, 1996			<i>Canada Transportation Act</i> July 1, 1996 to Dec. 31, 1997			
	Relevant section(s)	No. of cases	Decided	Relevant section(s)	No. of cases	Decided	Pending
<b>Competitive Line Rate (CLR)</b>	Sections 134 to 144	6*	5	Sections 130 to 136	0	0	0
<b>Extended Interswitching</b>	Subsection 153(3)	10	3	Subsection 147(4)	0	0	0
<b>Level of Service</b>	Section 147	19	13	Sections 113 to 116	5	1	2
<b>Final Offer Arbitration</b>	Sections 48 to 57	9	2	Part IV	6	3	1
<b>Public Interest**</b>	Sections 59 to 63	12	9	N/A	N/A	N/A	N/A

\* of the six applications, four were brought by one shipper

\*\* was not continued in *Canada Transportation Act*

of applications received under the *Canada Transportation Act* and similar applications received under predecessor legislation, the *National Transportation Act, 1987*.

As the table illustrates, Final Offer Arbitration is, to date, the most utilized dispute resolution provision of the new Act. The increased use of this provision may, in part, be due to the repeal of the public interest provision and/or the fact that final offer arbitration is not subject to the section 27 test. Since the new Act was proclaimed, shippers have not used CLR's and extended interswitching, which are subject to the section 27 test, before the Agency.

Of the five level of service applications

filed with the Agency, the substantial commercial harm aspect has been considered in only one Agency decision to date. The determination that the potential commercial harm to the shipper for non-delivery of the traffic outweighed the harm to the carrier of reduced revenues was made in the context of an interlocutory or interim decision of the Agency. An in-depth investigation was not required in this case. Thus, the Agency has not so far conducted a significant commercial harm investigation with respect to a particular shipper application.

The reasons for the present pattern of use of the various dispute resolution and competitive access provisions remain unclear. In

consultations, some shippers told the Agency that the way in which some sections of the Act, in particular subsection 27(2), are drafted makes them onerous for shippers to use. As a result, the remaining option for rate relief is final offer arbitration. In other cases, shippers have expressed the view that carriers, on occasion, are not eager to compete. Carriers, on the other hand, have stated that complaints are not being brought forward to the Agency because there is nothing to complain about.

Shipper uneasiness with the section 27 test is partially due to a lack of knowledge of the criteria to be used, as well as the level of disclosure and depth of financial review which would be required by the Agency.

To address these shipper concerns, the Agency is considering issuing guidelines on the factors to be considered under a section 27 test. Guidelines would help to eliminate shipper misinformation and streamline the process, thus reducing costs.

### **Concerns with Final Offer Arbitration**

The Agency indicated last year that there were several problems associated with the final offer arbitration (FOA) provisions. These difficulties continue to be reported by FOA participants during the reporting period. The major FOA issues facing the Agency are the statutory time frame, legalistic process and costs.

### **Time Frame**

When the *National Transportation Act, 1987* was replaced by the *Canada Transportation Act* in 1996, the statutory time frame for final offer arbitration was shortened from 90 days to 60 days. Since the enactment of the new legislation, every submission received, except for two that were withdrawn, exceeded 60 days and required an extension agreement by the parties. Of these four, three arbitration decisions were rendered, and one submission remains pending.

The reason for these delays was due, in part, to objections filed before referral to the arbitrator. This required pleadings, which resulted in unpredictable time requirements. For example, in one case where the carrier objected to the FOA submission, a period of 17 days lapsed from the time the submission was filed with the Agency to the time in which it was referred to the arbitrator. This resulted in insufficient time for the parties to exchange pleadings and for the arbitrator to render a decision. Although the parties agreed to extend the time to allow the arbitrator to complete the arbitration, the potential exists that the parties may not agree thereby arguably causing the arbitrator to lose jurisdiction.

Aside from the problem of the Agency having to dispose of procedural issues prior to referring the matter to arbitration, the arbitrator selection process takes seven to ten days. The shipper and carrier are requested by the Agency to select ten names, in order



of preference, from the Agency's arbitrator list. If no common candidate is found, the process is repeated. Should the parties be unable to mutually agree on a candidate, then the Agency decides.

Once a selection has been made, the arbitrator is then contacted to seek his or her willingness to provide the arbitration service. If the arbitrator is unable to act for reasons of health or conflicts, then the whole process may be repeated. To date, most of the FOA submissions have been, to some degree, subject to an extensive search for an appropriate arbitrator.

Once an arbitrator appointment has been made, the Act provides the parties 37 days to exchange information on which they intend to rely and to direct and answer interrogatories. Combined with the time required to select an arbitrator, on average, only 13 days remain for the arbitrator to hear the matter and render a decision. This does not allow for the additional pleadings and decision requirements in cases where preliminary objections are filed.

Pursuant to paragraph 165(2)(b) of the Act, the first day of the statutory time period begins when the Agency receives a request for FOA, not when the arbitrator receives it from the Agency. The solution to this timing problem would be to amend the legislation to provide that the commencement of the 60 day statutory period be changed from the date of filing to the date on which the matter is referred to the arbitrator.

## Action Taken by the Agency

To address shipper concerns that the FOA process has become too legalistic and costly, the Agency undertook several initiatives to improve the process. The Agency invited representatives of the transportation industry to submit names of possible arbitrators and expanded its list of arbitrators to 123 names. This has provided FOA participants with more choices in their arbitrator selection.

The Agency has also consulted with past participants in order to develop a set of procedural guidelines for the conduct of a FOA. It is anticipated that the guidelines will assist those arbitrators who may not have formal legal or arbitration training and will assist in streamlining the arbitration proceedings.

Together, the initiatives should assist applicants with the FOA process, particularly in cases where the cost of the process is a significant factor.

## 3.5 Additional Issues

Below, the Agency raises two issues that, if addressed in the *Canada Transportation Act*, would assist it in meeting the overall policy objectives of the Act.

### 3.5.1 INTERVENOR FUNDING

As was noted in last year's report, there are occasions where the Agency would like the flexibility to provide funds in advance to a

member of the community of persons with disabilities, to ensure their participation in some aspect of the Agency's process. The provision of such funds is commonly referred to as intervenor funding. Presently, there is no provision in the Act for intervenor funding.

The rationale for such a provision to grant funding is that often the intervenor is an individual who is in effect making a complaint about the activities of a carrier, which often is a large corporation. Even when the corporation is acting in the best of faith, the application and review process can be tiring, costly and stressful for an individual. It seems only fair that, where justified, the individual be helped so that bringing a complaint does not result in personal hardship.

It is the Agency's assessment that the relevant sections of the Act could be improved by the inclusion of provisions that would allow for intervenor funding. It is expected that criteria for such funding would have to be explicit.

### 3.5.2 MEDIATION

Arbitration in respect of disputes between shippers and carriers over rates for the carriage of goods or passengers has been specifically provided for in the *Canada Transportation Act* by virtue of the final offer arbitration provisions found in Part IV of the Act. The Agency's experience with final offer arbitration is discussed in further detail above.

Although not specifically provided for in the

legislation, the Agency has utilized some form of mediation with great success. For example, staff in both Accessible Transportation and Rail Infrastructure regularly mediate issues between carriers and consumers in an attempt to arrive at mutually satisfying solutions before they escalate into disputes and result in formal complaints to the Agency.

The Agency views this early intervention and dispute resolution technique as a valuable service provided by staff to the community it serves. The Agency recognizes that the *ad hoc* process used at this time provides flexibility that is critical to the successful application of the process. As such, the Agency intends to pursue this initiative with carriers and consumer groups with a view to implementing a more formalized opportunity for mediation in the future.

## 3.6 Conclusion

In this chapter, the Agency has given its assessment of the operation of the Act and difficulties observed in the administration of the Act. This assessment has concentrated on sections that were new to the *Canada Transportation Act* and on those sections that have been identified by carriers, shippers and others as areas of the Act that could be improved.

In the coming year, the Agency hopes to consult more fully with the community to add greater depth to its assessment.

# *Looking Ahead*

**NINETEEN NINETY-SEVEN**, the first full year of operation for the Canadian Transportation Agency, was an active one. With a narrower mandate and fewer resources than its predecessor, the Agency met several challenges successfully.

The Canadian Transportation Agency is a new organization working in a new environment that influences how it carries out its responsibilities. There has been an evolution of transportation policy at home and abroad that has changed both the role of government and the delivery of government services. While these factors affected the Agency's work in 1997, they will continue to play an important role in its business in 1998.

Parliament has implemented a policy of reduced economic regulation of the transportation sector. By and large, the transportation marketplace appears to be functioning well within the policy framework of the Act. Moreover, most of the necessary tools are in place for the Agency to act

effectively when called upon to do so.

The Canadian Transportation Agency believes there is value in the economic regulatory powers provided by Parliament. While the Agency is not empowered to make major intrusions into the marketplace under usual conditions, it does have power to take action when anyone makes a complaint that the system is not serving them fairly and reasonably.

While it is not the Agency's role to decide whether there is a need for more or less government regulation, Members and staff can readily see the value of the actions they are taking. And when the Agency proposes legislative or regulatory changes, it is not arguing for more or less regulation but rather for a clarification of the powers it has already

been given, and the resolving of any inconsistencies or oversights that make it difficult for the Agency to act, or which do not result in the desired and stated goal.

Parliament gave the Agency the mandate to administer the *Canada Transportation Act*. With that authority, the Agency has licensed carriers, and heard and made determinations on complaints from the users of the system, travellers and shippers, and—on occasion—carriers and third parties. The Agency has used what it terms “essential regulation” and steps in only when necessary.

In 1997, the Agency worked to improve its internal decision-making process and to improve and accelerate the Agency’s administrative processes. The Agency intends to solicit feedback from clients to evaluate its work and to identify areas that can be improved.

Many of those whom the Agency serves in the air, marine and rail industries operate internationally. In this context, effective regulation constitutes an advantage to carriers in international competition and to their customers as well. The Agency believes that essential regulation should be seen not as an unavoidable burden, but as a potential benefit for clients in their international business.

As part of a commitment to understand client concerns, as well as issues and trends in the public and private sectors, the Agency will monitor international developments that could affect its clients in the future.

## **The Way Ahead—1998**

The Agency’s strategic plan provides a framework for the path ahead, and Members and employees will use it to guide their actions in 1998. While much work has been done since the Canadian Transportation Agency was first created, in 1998 the focus will be to increase industry and public awareness of the Agency’s role, and to help employees better understand client concerns and issues and trends in the public and private sectors.

In the coming year the Agency intends to:

- continue to use consultation as the preferred means of administering the legislation,
- invite industry leaders and others to provide briefings,
- participate in conferences, seminars and trade shows, and
- ensure that Members and staff are updated on the industry’s business operations, issues and concerns.

The Agency will listen closely to what the industry and others say about its assessment of the operation of the Act, and ensure that this information constitutes an important part of the next annual report.

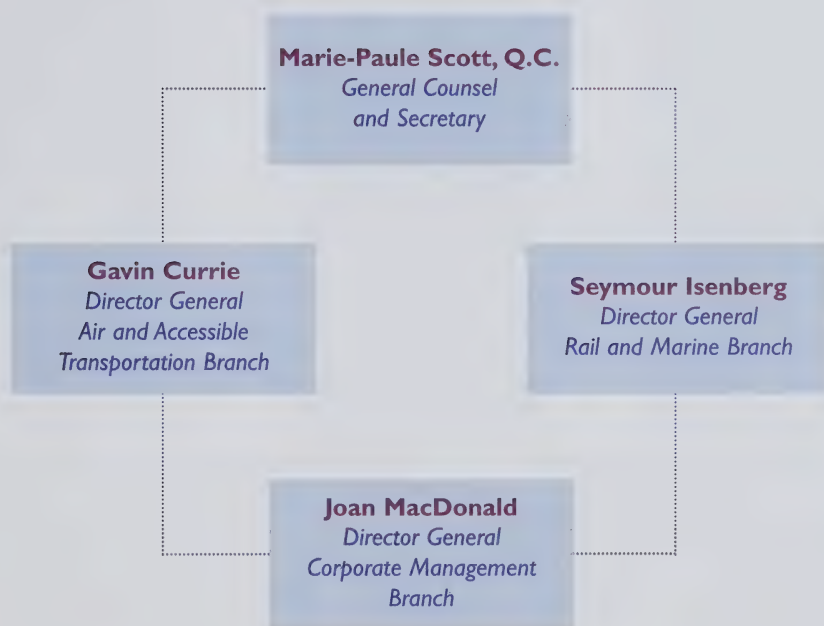
In summary, in 1998 we will work with the tools we have to help achieve an efficient and accessible transportation system.





## Staff of the Agency

### Executive



## Air and Accessible Transportation Branch

### Agreements, Tariffs and Enforcement

#### D. Western

*Director*

Phone: (819) 997-6643

Fax: (819) 953-5562

### Licensing and Charters

#### R. Landry

*Director*

Phone: (819) 953-8761

Fax: (819) 953-5562

### Accessible Transportation

#### H. Nadeau

*AI/Director*

Phone: (819) 953-2749

Fax: (819) 953-6019

### International Agreements

#### F. Rosen

*Manager*

Phone: (819) 953-9793

Fax: (819) 953-5562

### Tariffs

#### G. Danylchenko

*Manager*

Phone: (819) 997-6419

Fax: (819) 953-5686

### Enforcement

#### D. Rennick

*Manager*

Phone: (819) 953-9786

Fax: (819) 953-5562

### Licensing

#### R. Guerra

*Manager*

Phone: (819) 997-6359

Fax: (819) 953-5562

### Charters

#### M. Delisle

*Manager*

Phone: (819) 997-6227

Fax: (819) 953-5572

### Financial Evaluation

#### J. Jacob

*Manager*

Phone: (819) 997-8960

Fax: (819) 953-5562

### Regulations, Research and Analysis

#### R. Campeau

*AI/Manager*

Phone: (819) 997-0806

Fax: (819) 953-6019

### Complaints and Investigations

#### A. Hampel

*Manager*

Phone: (819) 953-9151

Fax: (819) 953-6019

### Monitoring and Liaison

#### C. Stark

*Manager*

Phone: (819) 953-2748

Fax: (819) 953-6019

## SENIOR INVESTIGATORS, ENFORCEMENT

### Pacific

#### G. King

#### M. Pearson

Suite 250, 1095 W. Pender Street

Vancouver, British Columbia

V6E 2M6

Phone: (604) 666-0620

Fax: (604) 666-1267

### Western

#### L. Brooklyn

Suite 1100

9700 Jasper Avenue

Edmonton, Alberta T5J 4C3

Phone: (403) 495-6618

Fax: (403) 495-5639

### Central

#### M. Caldwell

Suite 702, 269 Main Street

P.O. Box 27007

Winnipeg Square Postal Outlet

Winnipeg, Manitoba R3C 4T3

Phone: (204) 984-6092

Fax: (204) 984-6093

### Ontario

#### J. Anderson

Suite 300, 4900 Yonge Street

Toronto, Ontario M2N 6A5

Phone: (416) 952-7895

Fax: (416) 952-7897

### Quebec

#### R. Laliberté

Suite 8023

101 Roland-Therrien Boulevard

Longueuil, Quebec J4H 4B9

Phone: (514) 928-4173

Fax: (514) 928-4174

### Atlantic

#### B. Mercer

Unit 109, 1045 Main Street

Moncton, New Brunswick

E1C 1H1

Phone: (506) 851-6950

Fax: (506) 851-2518

## Rail and Marine Transportation Branch

### Rail Rates and Cost Development

#### A. Gemmell

*A/Manager*

Phone: (819) 997-2036

Fax: (819) 953-5564

### Rail and Marine Complaints and Audit Services

#### P. Juneau

*Director*

Phone: (819) 953-0374

Fax: (819) 953-5564

### Rail Infrastructure

#### I. Spear

*Director*

Phone: (819) 953-0327

Fax: (819) 953-8353

### Rates, Costing and Efficiency Reviews

#### B. Hennessy

*A/Manager*

Phone: (819) 953-9912

Fax: (819) 953-5564

### Marine Complaints and Investigations

#### D. Pilon

*Manager*

Phone: (819) 997-8354

Fax: (819) 953-5686

### Engineering and Environmental Services

#### P. Lacoste

*Manager*

Phone: (819) 953-2117

Fax: (819) 953-8353

### Costing Systems, Development and Analysis

#### F. Urban

*Senior Officer*

Phone: (819) 953-9918

Fax: (819) 953-5564

### Rail Complaints and Investigations

#### W. Kay

*Manager*

Phone: (819) 997-1081

Fax: (819) 953-5564

### Dispute Resolution

#### G. Gordon

*Manager*

Phone: (819) 953-0328

Fax: (819) 953-8353

### Financial Analysis

#### G. Nera

*Manager*

Phone: (819) 997-6105

Fax: (819) 953-5564

### Audit Services and Statistical Analysis

#### J. Glandon

*Manager*

Phone: (819) 997-1218

Fax: (819) 953-5564

### Approvals and Determinations

#### K. Rochon

*Manager*

Phone: (819) 953-0365

Fax: (819) 953-8353

### Cost Determinations

#### Y. Aiyede

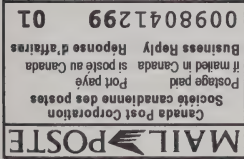
*A/Manager*

Phone: (819) 953-9903

Fax: (819) 953-5564







0098041299-K1A0N9-BR01

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA  
15 RUE EDDY  
HULL QC K1A 9Z9



Canadian  
Transportation  
Agency



## READER RESPONSE CARD

Name of Organization: .....

Mailing Address: .....

### 1. Which section of the report did you find most interesting?

- ☐ Introduction  
☐ Rail  
☐ Assessment of the Act  
☐ Accessible Transportation  
☐ Air  
☐ Marine  
☐ Appendices

### 2. What aspects of the report did you enjoy the least?

- ☐ Length  
☐ Content  
☐ Relevance  
☐ Graphics  
☐ Format

### 3. What other topics of interest would you like to see in future annual reports?

### 4. For which topics would you be interested in receiving additional publications?

- ☐ CTA  
☐ Marine  
☐ Rail  
☐ Accessible Transportation  
☐ Air

Comments: .....

For further information: Telephone (819) 997-0344 or  
Fax (819) 953-8353 or TTY 1-800-669-5575.

Canada



0098041299-K1A0N9-BR01

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY  
15 EDDY ST  
HULL QC K1A 9Z9



Office des  
Transports du  
Canada  
Canadian  
Transportation  
Agency

**CARTE-RÉPONSE DU LECTEUR**



Nom de l'organisation: .....

Adresse postale: .....

**1. Selon vous, quelle partie du rapport était la plus intéressante ?**

- ☐ Introduction ☐ Aérien  
☐ Ferroviaire ☐ Maritime  
☐ Évaluation de la Loi ☐ Annexes  
☐ Transports accessibles

**2. Quel aspects du rapport annuel n'avez-vous pas aimé ?**

- ☐ Trop long ☐ Pertinence ☐ Format  
☐ Contenu ☐ Graphiques

**3. Quels autres sujets d'intérêt aimeriez-vous trouver dans les rapports annuels ultérieurs ?**

**4. Êtes-vous intéressé à recevoir des publications supplémentaires sur les sujets suivants ?**

- ☐ OTC ☐ Ferroviaire ☐ Aérien  
☐ Maritime ☐ Transports accessibles

Commentaires : .....

Pour de plus amples renseignements :  
Téléphone (819) 997-0344 ou  
Télécopieur (819) 953-8353 ou ATS 1-800-669-5575.

**Canada**

## Direction générale des transports ferroviaire et maritime

**A. Gemmell**  
Directeur int.  
téléphone : (819) 997-2036  
télécopieur : (819) 953-5564

**Plaintes sur les transports ferroviaire et maritime et services de vérification**  
**P. Juneau**  
Directeur  
téléphone : (819) 953-0374  
télécopieur : (819) 953-5564

**Infrastructure ferroviaire**  
**I. Spear**  
Directeur  
téléphone : (819) 953-0327  
télécopieur : (819) 953-8353

**Calcul des prix et examens sur l'efficacité**  
**B. Hennessy**  
Gestionnaire int.  
téléphone : (819) 953-9912  
télécopieur : (819) 953-5564

**Développement de système d'établissement des coûts et analyse**  
**F. Urban**  
Agent principal  
téléphone : (819) 953-9918  
télécopieur : (819) 953-5564

**Analyse financière**  
**G. Nera**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-6105  
télécopieur : (819) 953-5564  
**Détermination des coûts**  
**Y. Aiyede**  
Gestionnaire int.  
téléphone : (819) 953-9903  
télécopieur : (819) 953-5564

**Plaintes et enquêtes ferroviaires**  
**W. Kay**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-1081  
télécopieur : (819) 953-5564  
**Service de vérification et analyse statistique**  
**J. Glandon**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-1218  
télécopieur : (819) 953-5564

**Règlement des différends**  
**G. Gordon**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-0328  
télécopieur : (819) 953-8353  
**Approbation et détermination**  
**K. Rochon**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-0365  
télécopieur : (819) 953-8353

# Direction générale du transport aérien et des transports accessibles

**H. Nadeau**  
Directrice int.  
téléphone : (819) 953-2749  
télécopieur : (819) 953-6019

**Transports Accessibles**

**R. Campeau**  
Gestionnaire int.  
téléphone : (819) 997-0806  
télécopieur : (819) 953-6019

**et analyse**

**A. Hampel**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-9151  
télécopieur : (819) 953-6019

**Plaintes et enquêtes**

**Suivi et liaison**

**C. Stark**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-2748  
télécopieur : (819) 953-6019

**R. Landry**  
Directeur  
téléphone : (819) 953-8761  
télécopieur : (819) 953-5562

**Licences et affrètements**

**R. Guerra**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-6359  
télécopieur : (819) 953-5562

**Licences**

**M. Delisle**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-6227  
télécopieur : (819) 953-5572

**Affrètements**

**J. Jacob**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-8960  
télécopieur : (819) 953-5562

**Evaluation financière**

**D. Western**  
Directeur  
téléphone : (819) 997-6643  
télécopieur : (819) 953-5562

**Accords, tarifs et contrôle de l'application**

**F. Rosen**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-9793  
télécopieur : (819) 953-5562

**Accords internationaux**

**G. Danylichenko**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 997-6419  
télécopieur : (819) 953-5686

**Application de la loi**

**D. Rennick**  
Gestionnaire  
téléphone : (819) 953-9786  
télécopieur : (819) 953-5562

## ENQUÊTEURS PRINCIPAUX, CONTRÔLE DE L'APPLICATION

**Québec**

**R. Laliberté**  
101, boulevard Roland-Therrien  
suite 8023  
Longueuil (Québec) J4H 4B9  
téléphone : (514) 928-4173  
télécopieur : (514) 928-4174

**Région de l'Atlantique**

**B. Mercer**  
1045, rue Main, pièce 109  
Moncton (Nouveau Brunswick)  
EIC IHI  
téléphone : (506) 851-6950  
télécopieur : (506) 851-2518

**Région du Centre**

**M. Caldwell**  
269, rue Main, suite 702  
Case postale 27007  
Winnipeg Square Postal Outlet  
Winnipeg (Manitoba)  
téléphone : (204) 984-6092  
télécopieur : (204) 984-6093

**Ontario**

**J. Anderson**  
4900, rue Yonge, suite 300  
Toronto (Ontario) M2N 6A5  
téléphone : (416) 952-7895  
télécopieur : (416) 952-7897

**Région du Pacifique**

Suite 250, 1095 ouest, rue Pender  
Vancouver (C.-B.) V6E 2M6

**G. King**  
téléphone : (604) 666-0620  
télécopieur : (604) 666-1267

**M. Pearson**  
téléphone : (604) 666-0620  
télécopieur : (604) 666-1267

**Western**

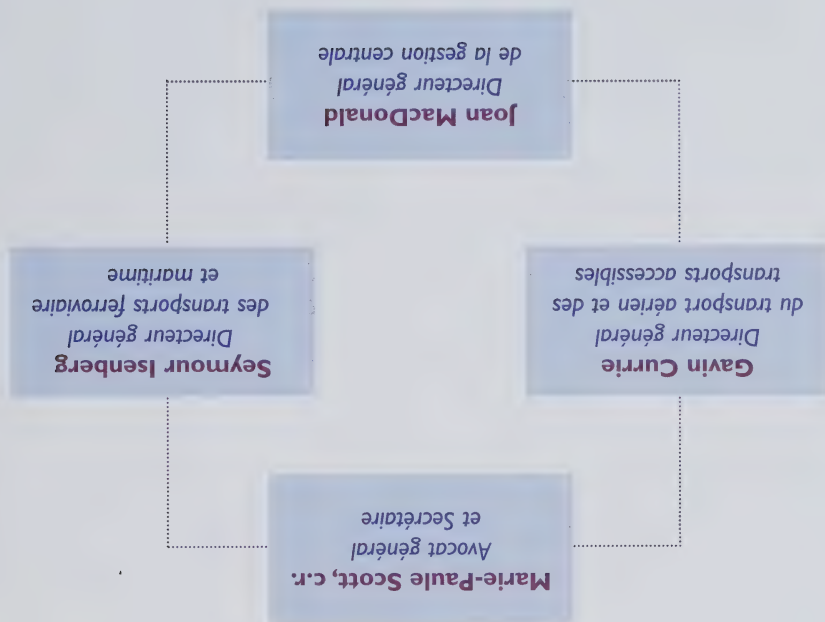
**L. Brooklyn**  
9700, Avenue Jasper, suite 1100  
Edmonton (Alberta) T5J 4C3  
téléphone : (403) 495-6618  
télécopieur : (403) 495-5639





## Personnel de l'Office

### Personnel cadre



de la Loi, tout comme il s'assurera que l'in-  
formation ainsi communiquée occupe une  
place de choix dans le prochain rapport  
annuel.

En résumé, 1998 sera une année au cours  
de laquelle nous emploierons les moyens à  
notre disposition pour favoriser l'avènement  
d'un réseau de transport efficace et accessible.  
commentaires de l'industrie et des autres par-  
ties au sujet de son évaluation de l'application

colloques et des expositions commerciales;  
de faire en sorte que ses membres et son  
personnel soient tenus au fait des activités  
commerciales, des enjeux et des préoccu-  
pations touchant le réseau de transport.

L'Office portera une oreille attentive aux

posent. Et lorsque l'Office propose des modifications aux lois ou aux règlements, ce n'est pas qu'il recherche plus ou moins de réglementation, mais plutôt qu'il cherche à clarifier les pouvoirs qui lui ont été consentis, et à résoudre toute contradiction ou oubli qui rendent son action difficile ou qui ne produisent pas les buts souhaités et énoncés.

Le Parlement a confié à l'Office le mandat d'appliquer la *Loi sur les transports au Canada*. Dans l'exercice de ce mandat, l'Office a délivré les licences aux transporteurs, s'est prononcé sur les plaintes provenant des utilisateurs du réseau, voyageurs et expéditeurs, et à l'occasion sur celles des transporteurs et d'autres parties. L'Office s'est inspiré de ce qu'il qualifie de « réglementation essentielle » et n'intervient qu'au besoin.

En 1997, l'Office a aussi déployé des efforts en vue d'améliorer sa prise de décisions ainsi que pour améliorer et accélérer ses procédures administratives. À cette fin, il entend solliciter les commentaires de ses clients pour mieux évaluer ses efforts et préciser les domaines à améliorer.

Bon nombre des clients que l'Office dessert dans les réseaux de transport aérien, maritime et ferroviaire ont un volet d'exploitation international. Dans un tel contexte, une réglementation efficace représente un avantage certain pour les transporteurs qui font face à la concurrence internationale de même que pour leurs clients. L'Office croit que la réglementation essentielle devrait être perçue non pas comme un fardeau inévitable, mais plutôt comme un avantage potentiel

pour les clients dans leurs échanges internationaux.

Au titre de l'engagement visant à mieux comprendre les préoccupations de sa clientèle ainsi que les enjeux et les tendances affectant les secteurs public et privé, l'Office continuera à suivre de près les nouveaux éléments internationaux qui pourraient toucher sa clientèle dans l'avenir.

**Les moyens à mettre en œuvre en 1998.**

Le plan stratégique de l'Office fixe la trame des moyens à mettre en œuvre et dont les membres et le personnel de l'Office s'inspireront pour orienter leur action en 1998. Même si beaucoup a déjà été accompli depuis que l'Office des transports du Canada a vu le jour, l'année 1998 marquera une étape où les efforts seront ciblés sur la sensibilisation de l'industrie et des consommateurs au rôle de l'Office, et où on aidera le personnel à mieux comprendre les préoccupations des clients et les tendances qui se manifestent dans les secteurs public et privé.

Au cours de l'année qui vient, l'Office a l'intention :

- de maintenir la consultation comme mode d'action privilégié dans l'application de la Loi;
- d'inviter les dirigeants du réseau des transports et d'autres personnes à participer à des réunions d'information;
- de participer à des conférences, des

## Les prochaines étapes

L'ANNEE 1997 a été la première année complète de fonctionnement de l'Office des transports du Canada. Ce fut une année remplie d'activités pendant laquelle l'Office a réussi à surmonter avec succès plusieurs défis, malgré un mandat réduit et des ressources moins élevées que l'organisme antérieur.

L'Office des transports du Canada est un nouvel organisme œuvrant dans un nouvel environnement, lequel affecte la manière dont il s'acquitte de ses responsabilités. Tant au Canada qu'à l'étranger, les politiques en matière de transport ont évolué et ces changements n'ont pas été sans influencer le rôle du gouvernement et la prestation de ses services. Ces éléments ont affecté les activités de l'Office en 1997 et continueront de jouer un rôle important en 1998.

Le Parlement a adopté une politique visant la déréglementation économique des transports. Dans l'ensemble, le marché des transports semble bien fonctionner dans le cadre de politiques prévues par la Loi. En outre, l'Office dispose de la majorité des outils dont

il a besoin pour s'acquitter efficacement des demandes qui lui sont adressées.

L'Office des transports du Canada considère que les pouvoirs de réglementation économique impartis par le Parlement ont une valeur certaine. Bien que l'Office n'ait pas de pouvoir intrusif important lorsque le marché suit son cours normal, il peut néanmoins prendre les mesures nécessaires lorsqu'il reçoit une plainte voulant que le réseau de transport ne fonctionne pas de manière équitable et raisonnable.

Même s'il n'appartient pas à l'Office de décider s'il faudrait accroître ou réduire la réglementation gouvernementale, les membres et le personnel de l'Office sont déjà à même de constater la valeur des gestes qu'ils



est directement pris en compte dans les dispositions de la Partie IV de la *Loi sur les transports au Canada*. L'Office a présenté l'expérience acquise avec ce processus un peu plus tôt dans ce chapitre.

Même si la médiation n'est pas directement prévue dans la Loi, l'Office a recours à certains moyens de médiation, et ces efforts remportent un succès certain. Par exemple, le personnel des directions des Transports accessibles et de l'Infrastructure ferroviaire joue régulièrement un rôle de médiateur dans les questions opposant transporteurs et consommateurs, dans le but de tenter d'en arriver à des solutions mutuellement satisfaisantes avant que ces questions ne dégénèrent en différends plus graves faisant l'objet de plaintes formelles auprès de l'Office. L'Office considère que les interventions à ce stade préliminaire et cette méthode de résolution des différends représentent un service des plus valables pour les communautés. L'Office reconnaît que l'utilisation de ce processus ponctuel offre une souplesse

essentielle pour que l'application du processus recueille les résultats escomptés. À ce titre, l'Office entend poursuivre cette initiative auprès des transporteurs et des groupes de consommateurs pour tenter de mettre en œuvre des possibilités de médiation plus formelles à l'avenir.

### 3.6 Conclusion

Ce chapitre présentait notre évaluation de l'application de la Loi et des difficultés rencontrées dans son application. L'évaluation mettait l'accent sur les articles ayant été ajoutés à la *Loi sur les transports au Canada* et sur ceux que les transporteurs et d'autres intervenants considéraient comme des domaines susceptibles d'être améliorés. Dans l'année qui vient, l'Office prévoit intensifier la concertation avec les intéressés de manière à donner plus d'ampleur à son évaluation.



prolonger le délai prévu. Sur les quatre demandes restantes, trois ont fait l'objet de décisions et l'autre demeure en instance. Ces délais plus longs sont en partie causés par des objections déposées avant que le cas ne soit soumis à un arbitre, ce qui a nécessité la présentation des positions des parties et créé des délais imprévisibles. Ainsi, dans un cas où le transporteur s'était opposé à la demande d'arbitrage, il s'est écoulé 17 jours entre le dépôt de la demande et le moment où celui-ci a été soumis à l'arbitre. Il en est résulté une période insuffisante pour l'échange de positions entre les parties et pour la décision de l'arbitre. Même si dans ce cas les parties ont convenu d'accorder plus de temps à l'arbitre pour qu'il puisse rendre sa décision, il est possible que les parties ne soient pas d'accord sur ce point et que l'arbitre perde vraisemblablement alors le pouvoir de rendre une décision.

Outre le problème des questions de procédures que l'Office doit régler, il y a aussi celui du choix d'un arbitre, qui prend de sept à dix jours. À cette fin, l'expéditeur et le transporteur doivent choisir dix noms, par ordre de préférence, sur les listes d'arbitres de l'Office. Si aucun candidat commun n'est choisi par les deux parties, on répète le processus. Finalement, lorsque celles-ci ne peuvent convenir mutuellement d'un arbitre, c'est l'Office qui le sélectionne.

Une fois cette sélection faite, on doit communiquer avec l'arbitre pour déterminer s'il est disposé à dispenser le service d'arbitrage. Si, pour des raisons de santé ou de conflits,

### Mesures prises par l'Office

L'arbitre ne peut agir à ce titre, on devra repasser par toutes les étapes du processus. À ce jour, la plupart des demandes d'arbitrage ont nécessité, jusqu'à un certain point, une recherche approfondie pour le choix de l'arbitre. Une fois l'arbitre nommé, la Loi accorde 37 jours aux parties pour échanger les renseignements sur lesquels ils entendent appuyer leurs offres, et pour formuler des interrogatoires écrits et y répondre. Si l'on ajoute ce délai au temps nécessaire au choix d'un arbitre, il ne reste en moyenne à l'arbitre que 13 jours pour entendre la demande et rendre sa décision. Cette période n'est toutefois pas suffisante pour recevoir les renseignements additionnels sur les positions des parties et pour permettre de rendre une décision dans les cas où des objections préliminaires ont été déposées.

Conformément à l'alinéa 165(2)b) de la Loi, le délai prévu commence à courir à la date de réception par l'Office de la demande d'arbitrage, et non quand l'arbitre la reçoit. On pourrait résoudre ce problème de synchronisation en modifiant la Loi de manière que le délai de 60 jours commence depuis la date où la demande est soumise à l'arbitre et non depuis la date de sa réception par l'Office.

L'inconfort des expéditeurs face au critère de l'article 27 repose en partie sur un manque de connaissances au sujet du critère ainsi que sur le niveau de divulgation et l'ampleur de l'examen financier qu'exigerait l'Office. Pour répondre à ces préoccupations, l'Office envisage d'élucider les lignes directrices précisant les facteurs qui doivent être pris en compte lors de l'examen du critère de l'article 27. Ces lignes directrices permettront de dissiper les informations erronées chez les expéditeurs et de rationaliser le processus, réduisant du fait même les coûts.

**Enjeux entourant le processus d'arbitrage**

L'Office a fait état, dans son rapport de l'an dernier, de plusieurs enjeux associés aux dispositions touchant le processus d'arbitrage. Les parties ayant recours au processus ont continué de mentionner ces difficultés en 1997. Les principales questions auxquelles l'Office devra apporter des réponses sont le délai prévu dans la Loi, les formalités et les coûts.

**Délai prévu**

Lorsque la *Loi sur les transports au Canada* a remplacé, en 1996, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, la période de 90 jours prévue dans cette dernière pour l'arbitrage des différends a été ramenée à 60 jours. Depuis l'adoption de la nouvelle loi, toutes les demandes d'arbitrage, sauf les deux qui ont été retirées, ont nécessité plus de 60 jours et donc, des ententes entre les parties pour

expéditeurs n'ont pas déposé auprès de l'Office de demandes visant des PLC ou l'agrandissement des limites d'interconnexion, lesquelles sont subordonnées à l'article 27. En ce qui a trait aux cinq demandes visant le niveau de services soumises à l'Office, le critère de préjudice commercial important n'a été pris en compte à ce jour que pour une seule demande. La décision voulant que le préjudice commercial causé à l'expéditeur en raison de la non-livraison des marchandises excédait le préjudice subi par le transporteur par la perte de recettes était une décision de nature interlocutoire ou intermédiaire. En conséquence, l'Office n'a pas jusqu'à maintenant mené d'enquête approfondie dans un cas portant sur le critère de préjudice commercial important causé à un expéditeur.

On n'a pas réussi à préciser les raisons pour lesquelles le recours aux dispositions touchant le règlement des différends et l'accès concurrentiel se manifeste ainsi. Lors de consultations, certains expéditeurs ont indiqué à l'Office que la formulation de certaines dispositions de la Loi, en particulier celle du paragraphe 27(2), en rendaient le recours onéreux. En conséquence, il reste comme option le processus d'arbitrage pour remédier aux questions touchant les prix. D'autres expéditeurs ont mentionné qu'à l'occasion, les transporteurs ne semblent pas désireux de rivaliser avec leurs concurrents. Pour leur part, les transporteurs font valoir que si l'Office ne reçoit pas de plaintes, c'est simplement qu'il n'y a pas de motifs de plaintes.



Le tableau suivant présente une comparaison du nombre et du type de demandes reçues en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* et des demandes similaires reçues en vertu de la législation antérieure, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

Comme l'illustre le tableau 13, le processus d'arbitrage est, à ce jour, le plus utilisé des mécanismes de résolution des différends prévus dans la nouvelle loi. Ce recours accru découle possiblement, en partie, de l'abrogation de la disposition visant l'intérêt public ou encore le fait que le processus n'est pas subordonné au critère de l'article 27. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, les

des différends. C'est ainsi qu'on a formulé des objections selon lesquelles le critère de préjudice commercial important représentait une ingérence excessive dans leurs affaires financières, tout en étant assorti de formalités contraignantes, empreint de confrontation et coûteux. Certains considèrent en outre que les dispositions visant les prix de ligne concurrentiels (articles 129 à 136) et le niveau de services (articles 113 à 116) sont moins efficaces en raison des exigences dont les demandeurs doivent s'acquitter pour assurer l'Office qu'ils subiraient un préjudice commercial important si celui-ci n'accorde pas l'aide demandée.

**Tableau 13 : Comparaison des demandes relatives à la résolution des différends et à l'accès concurrentiel**

Loi de 1987 sur les transports nationaux 1 <sup>er</sup> janvier 1988 au 30 juin 1996					Loi sur les transports au Canada 1 <sup>er</sup> juillet 1996 au 31 décembre 1997				
Nature de la demande	Article pertinent	Nbre de demandes	Décisions	Article pertinent	Nbre de demandes	Décisions	En instance		
Prix de ligne concurrentiels (PLC)	Art. 134 à 144	6*	5	Art. 130 à 136	0	0	0		
Agrandissement des limites	Par 153(3)	10	3	Par 147(4)	0	0	0		
Niveau de services	Art. 147	19	13	Art. 113 à 116	5	1	2		
Processus d'arbitrage	Art. 48 à 57	9	2	Partie IV	6	3	1		
Intérêt public**	Art. 59 à 63	12	9	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.		

\* Quatre de ces six demandes ont été déposées par le même expéditeur.  
 \*\* N'a pas été prolongé par la Loi sur les transports au Canada

une courte distance entre deux lignes de chemin de fer est fixé par l'Office. Les transporteurs préféreraient négocier les prix d'interconnexion directement entre chemins de fer, sur une base commerciale, tandis que les expéditeurs demandent le maintien des prix réglementés pour garantir l'efficacité des dispositions de la Loi visant l'accès concurrentiel. Les prix de ligne concurrentiels (PLC) permettent aux expéditeurs qui n'ont accès qu'à une ligne de chemin de fer et qui ne disposent pas de lieu de correspondance du fait qu'ils sont situés au delà de la limite de 30 kilomètres, de faire transporter leurs marchandises à une autre ligne. Si l'expéditeur est insatisfait du prix exigé par la compagnie de chemin de fer, il peut demander à l'Office de fixer un prix de transport. Les dispositions visant les PLC ont été peu invoquées au cours des 10 dernières années, et aucune demande de cette nature n'a été reçue en 1997. L'une des conditions pour former une demande de PLC consiste à établir un accord préalable avec un deuxième chemin de fer de compétence fédérale, soit le transporteur de liaison, pour le transport des marchandises à partir du lieu de correspondance. À ce jour, les transporteurs canadiens n'ont pas déployé d'efforts pour tenter de conquérir le marché de leurs concurrents en offrant des prix de liaison intéressants pour être combinés aux PLC. Il semble que cette condition préalable décourage le recours aux PLC et qu'elle représente, à tort ou à raison, la raison pour laquelle à peine six demandes de PLC — dont quatre par le même expéditeur — ont été présentées à l'Office au cours des 10 dernières années, et dont cinq prévoyaient un transporteur américain pour la liaison.

En vertu du processus d'arbitrage, l'Office peut renvoyer à un arbitre tout différend entre expéditeurs et transporteurs au sujet des prix imposés à l'expéditeur ou au sujet des conditions du transport de marchandises parti-culières auquel le prix s'applique. Cette question est reprise en détail plus loin dans ce chapitre.

**Enjeux relatifs à la résolution des différends et à l'accès concurrentiel**

Certains représentants des regroupements d'expéditeurs ont indiqué que les seuls moyens de négociation offerts par la Loi sont le processus d'arbitrage et les dispositions sur l'interconnexion. Ni l'un ni l'autre de ces moyens n'est visé par le critère du « préjudice commercial important » de l'article 27 de la *Loi sur les transports au Canada*. C'est ainsi que le paragraphe 27(2) indique que « L'Office n'acquiesce à tout ou partie de la demande d'un expéditeur relative au prix ou au service d'un envoi que s'il estime, compte tenu des circonstances, que celui-ci subirait autrement un préjudice commercial important. »

Depuis le débat de cette disposition devant le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes, les expéditeurs ont fait valoir qu'elle représentait un obstacle de taille au recours à l'Office pour la résolution

de même expéditeur — ont été présentées à l'Office au cours des 10 dernières années, et dont cinq prévoyaient un transporteur américain pour la liaison.

En vertu du processus d'arbitrage, l'Office peut renvoyer à un arbitre tout différend entre expéditeurs et transporteurs au sujet des prix imposés à l'expéditeur ou au sujet des conditions du transport de marchandises parti-culières auquel le prix s'applique. Cette question est reprise en détail plus loin dans ce chapitre.

**Enjeux relatifs à la résolution des différends et à l'accès concurrentiel**

Certains représentants des regroupements d'expéditeurs ont indiqué que les seuls moyens de négociation offerts par la Loi sont le processus d'arbitrage et les dispositions sur l'interconnexion. Ni l'un ni l'autre de ces moyens n'est visé par le critère du « préjudice commercial important » de l'article 27 de la *Loi sur les transports au Canada*. C'est ainsi que le paragraphe 27(2) indique que « L'Office n'acquiesce à tout ou partie de la demande d'un expéditeur relative au prix ou au service d'un envoi que s'il estime, compte tenu des circonstances, que celui-ci subirait autrement un préjudice commercial important. »

Depuis le débat de cette disposition devant le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes, les expéditeurs ont fait valoir qu'elle représentait un obstacle de taille au recours à l'Office pour la résolution

### 3.4.4 RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS ET ACCÈS CONCURRENTIEL (articles 111 à 139)

La résolution des différends et l'accès concurrentiel au transport ferroviaire sont deux grandes préoccupations qui ressortent chez la clientèle de l'Office. C'est sur ces sujets que le personnel de l'Office met l'accent dans son travail de consultation. Ils représentent aussi la majeure partie des efforts déployés au chapitre de la résolution des différends.

Même si certaines des dispositions de la Loi dans ces domaines recueillent des appuis larges, l'Office est conscient que d'autres engendrent un certain inconfort et des opinions conflictuelles au sein de la clientèle.

Compte tenu des renseignements dont il dispose actuellement, l'Office ne peut évaluer adéquatement l'application de ces dispositions. Aussi a-t-il l'intention de consulter les expéditeurs et les transporteurs à cet égard au cours de l'année courante et de présenter une évaluation plus complète dans le prochain rapport. Voici les préoccupations qui ont été soulevées à ce jour :

À titre de transporteurs, les chemins de fer sont dans une situation particulière, du fait que chaque compagnie possède, entretient et a généralement l'usage exclusif de son infrastructure. Les exigences financières qui résultent de cette situation sont très différentes pour les chemins de fer, comparativement aux exploitants des autres modes de transport. De plus, cette situation entraîne des problèmes particuliers pour les utilisateurs

qui désirent se prévaloir d'un accès à plus d'un chemin de fer et avoir le choix d'options concurrentielles.

La Loi prévoit plusieurs mécanismes de résolution des différends ainsi que des dispositions sur l'accès concurrentiel qui visent à répondre aux besoins des expéditeurs qui demandent de meilleurs prix et services et l'accès à plus d'une ligne – c'est-à-dire les dispositions touchant le niveau de services, l'interconnexion, les prix de ligne concurrentiels et le processus d'arbitrage. On trouve plus loin dans ce chapitre un tableau illustrant la fréquence de recours à ces dispositions.

Les dispositions visant le niveau de services, auparavant connues sous l'expression d'obligations de transporteur public, prévoient qu'un transporteur doit accepter et acheminer les marchandises proposées par un expéditeur. De nos jours, la majeure partie du fret ferroviaire fait l'objet de contrats confidentiels, dont les conditions ont préséance sur les obligations de transporteur public. Ces contrats confidentiels sont généralement perçus favorablement par les expéditeurs et les transporteurs.

Chaque année, plus de 150 000 wagons sont déplacés d'une ligne de chemin de fer à une autre par l'interconnexion. Un chemin de fer est tenu d'accepter les wagons d'un expéditeur situé le long de la ligne et d'acheminer ces wagons à la ligne d'une compagnie concurrente, si l'expéditeur le demande et lorsque les deux compagnies disposent d'une interconnexion. Le prix applicable au déplacement d'un wagon sur

## H. Segmentation des lignes

L'objectif de la Loi était de permettre aux compagnies de chemin de fer de transférer ou de disposer de leurs actifs librement afin de servir leurs objectifs d'affaires. Certaines de ces décisions d'affaires peuvent cependant influencer les décisions d'autres parties. Certains intervenants ont été frustrés lorsque les lignes offertes excluaient des portions dont le trafic avait le potentiel de rentabiliser l'ensemble de la ligne. Sans ce trafic, le reste de la ligne n'offre alors qu'une rentabilité marginale ou nulle pour un éventuel exploitant de ligne d'intérêt local.

De même, lorsqu'une ligne qui présenterait des chances de réussite commerciale si elle était offerte en totalité est divisée en segments assortis d'intentions de transfert ou de cessation d'exploitation à des dates différentes dans le plan triennal, les exploitants potentiels n'ont d'autre choix que de spéculer sur les intentions futures des chemins de fer ou de miser sur la possibilité de pouvoir acquérir les autres segments plus tard.

De telles situations peuvent être contraaires aux intentions des chemins de fer fédéraux qui désirent poursuivre l'exploitation de tronçons de lignes dans le meilleur intérêt de leurs entreprises et de leurs clients. Certaines préoccupations ont été exprimées selon lesquelles ces exemples pourraient malheureusement nuire à la création de lignes secondaires éventuelles, ce qui irait à l'encontre de l'esprit de la législation visant à favoriser la création de lignes d'intérêt local.

## F. Enjeux liés aux négociations

Certaines administrations municipales ont fait face à un autre enjeu lorsqu'elles ont constaté que la Loi n'obligeait nullement les compagnies à négocier quelque condition que ce soit avec les administrations municipales, à part la valeur nette de récupération de la ligne. Quelques-unes d'entre elles ont connu des frustrations lorsqu'elles ont tenté d'obtenir des compagnies de l'information cruciale pour déterminer les chances de réussite de l'exploitation d'une ligne d'intérêt local. Cela a suscité des questions sur la raison pour laquelle la Loi impose l'obligation de négocier de bonne foi avec les exploitants potentiels de lignes d'intérêt local, mais ne prévoit aucune obligation semblable visant les négociations avec les gouvernements et les administrations.

## G. Valeur nette de récupération

La Loi stipule que lorsqu'un gouvernement ou une administration et la compagnie de chemin de fer ne peuvent s'entendre sur la valeur nette de récupération dans les 90 jours suivant l'acceptation de l'offre, l'Office la détermine, sur demande d'une des parties. Un gouvernement et une compagnie pourraient conclure une entente ou un contrat pour le transfert d'une ligne sans qu'aucune des parties n'en connaisse le prix réel. Des parties se sont dites intéressées à l'adoption d'une autre option qui permettrait à l'Office de déterminer la valeur nette de récupération avant l'acceptation de l'offre de transfert.



## C. Avis de transfert

La Loi ne contient aucune disposition

exigeant d'aviser les expéditeurs, les municipa-

lités ou d'autres parties du transfert

prochain d'une ligne à son nouveau propriétaire, de manière que ces parties puissent se

préparer adéquatement aux conséquences du

transfert. La Loi n'exige pas non plus que

l'Office soit avisé de tout transfert, de manière

que celui-ci et les autres parties soient informés des changements apportés aux obligations

d'un transporteur public sur une ligne précise ou du changement de compétence aux fins

de la résolution des différends. De plus, en

l'absence d'une exigence prévoyant un avis de

transfert, Transports Canada n'est pas informé du changement de responsabilités relatif à la

sécurité pour la ligne.

## D. Délais pour les transferts aux

### gouvernements

On a été surpris par le nombre de municipa-  
lités qui se sont dites intéressées à exploiter  
leur propre ligne d'intérêt local depuis le  
1<sup>er</sup> juillet 1996. Cet intérêt a pour sa part  
soulevé un certain nombre de questions sur  
l'application de la Loi, y compris les délais  
prévus dans la Loi.

Lorsqu'un gouvernement provincial a  
décliné l'offre faite pour une ligne de chemin  
de fer, une administration municipale dispose  
de 30 jours pour décider si elle accepte cette  
offre. On considère toutefois que lorsqu'une  
administration municipale est intéressée à

## E. Offres conditionnelles et acceptations

établir une ligne d'intérêt local, la période de  
30 jours lui est insuffisante pour établir un  
plan d'affaires viable et mener les négociations  
nécessaires avec les exploitants potentiels  
avant de se prononcer. Cette situation peut en  
outre se compliquer si des complexités survien-  
nent dans les négociations entre la municipa-  
lité et la compagnie de chemin de fer.

La Loi stipule qu'une compagnie de chemin  
de fer est tenue d'offrir aux gouvernements  
ou administrations municipales de leur trans-  
férer tous ses intérêts dans la ligne, et que le  
gouvernement ou l'administration intéressé  
communiquent son acceptation par écrit. On  
s'est aperçu, cependant, que les offres des  
compagnies comportaient des conditions et  
que les acceptations de ces offres étaient aussi  
 assorties de conditions.

Dans sa décision sur la demande opposant  
la municipalité de Guelph à la St. Lawrence  
and Hudson Railway Company, l'Office a  
déterminé qu'aucune des conditions jointes à  
une offre ou à une acceptation, qu'elle soit  
acceptée ou non, ne pouvait en vertu de la  
Loi invalider l'offre ou l'acceptation. Aucune  
de ces conditions ne pouvait de plus avoir  
pour effet de contourner l'esprit de la Loi qui  
consiste à mettre en place un processus  
adéquat pour le transfert de lignes à des gou-  
vernements pour une fin quelconque, à un  
prix ne dépassant pas sa valeur nette de  
récupération.

## B. Harmonisation des lois fédérales et provinciales

La nécessité d'harmoniser le processus fédéral de cessation d'exploitation et sa con-  
trepartie dans chacune des provinces est une  
autre question qui mérite attention. Il existe  
des différences entre le processus fédéral et  
ses buts, d'une part, et ceux des provinces,  
d'autre part, lesquelles ont chacune leur légis-  
lation ferroviaire.

Par exemple, l'un des buts avoués de la Loi  
est d'assurer l'application d'un processus

adéquat dans le transfert des lignes de  
chemin de fer aux gouvernements, pour une  
fin quelconque, à un prix ne dépassant pas la  
valeur nette de récupération, lorsque aucune  
partie ne désire ou ne peut poursuivre l'ex-  
ploitation de la ligne à titre d'exploitant de  
ligne d'intérêt local. Si, en vertu d'une loi  
provinciale, le nouveau propriétaire d'une  
ligne peut en cesser l'exploitation simplement  
après avoir signifié cette intention, une  
municipalité intéressée pourrait ne pas avoir  
la possibilité d'obtenir la ligne, comme le  
prévoit la loi fédérale.

Ces différences dans le processus d'aban-  
don d'exploitation pourraient aussi nuire à un  
expéditeur qui prévoit que le service ferro-  
viaire sera maintenu alors que le service est  
abandonné avec peu ou pas de préavis en  
vertu d'une loi provinciale.

L'Office a d'ailleurs rendu une décision  
dans la demande de Gateway North sur ce  
qui représentait une activité conforme aux  
exigences de la Section V, Partie III, de la  
Loi. Cette décision conclut qu'il n'est pas  
obligatoire d'annoncer la disponibilité d'une  
ligne de chemin de fer et d'offrir par la suite  
cette ligne aux gouvernements lorsque per-  
sonne n'a manifesté d'intérêt, dans la mesure  
où la compagnie dispose déjà d'un acquéreur  
désireux d'exploiter la ligne et que la com-  
pagnie a fait connaître son intention de s'en  
départir dans son plan triennal.

Il importe de retenir que la Loi n'exige pas  
de faire la preuve qu'une ligne continuera  
effectivement d'être exploitée, pas plus qu'elle  
n'impose d'obligation quelconque au nouveau  
propriétaire. Cependant, si ce dernier est  
incapable de poursuivre l'exploitation de la  
ligne ou d'une partie de celle-ci, ou s'il n'est  
pas disposé à le faire, il pourrait en résulter  
une situation où l'exploitation de la ligne a  
effectivement cessé sans que le processus  
prévu dans la Loi n'ait été suivi.

Dans de tels cas, d'autres exploitants  
potentiels légitimes de lignes d'intérêt local  
pourraient se voir priver de la possibilité de  
présenter une offre et, le cas échéant, d'ex-  
ploiter la ligne. De même, des gouverne-  
ments pourraient ne pas avoir la possibilité  
d'obtenir la ligne de chemin de fer pour une  
fin quelconque, à un prix n'excédant pas sa  
valeur nette de récupération.

**Tableau 11b : Transferts de lignes de chemin de fer de compétence fédérale à d'autres exploitants**

Du 1<sup>er</sup> juillet 1996 au 31 décembre 1997, transferts du Canadien Pacifique

Compagnie assurant l'exploitation	Province	Kilomètres
Kootenay Valley Railway Company (CP Internal)	Colombie-Britannique	237,8
Railink Canada Ltd. (Ottawa Valley Division)	Ontario	550,1
Huron Central Railway Inc.	Ontario	290,8
Kawartha Lakes Railway Company (CP Internal)	Ontario	172,6
Compagnie de Chemin de fer Québec Sud Ltée.	Québec	255,3
Les Chemins de fer Québec-Gatineau Inc.	Québec	349,9

**Tableau 12 : Kilomètres de lignes de chemin de fer cédées**

Du 1<sup>er</sup> juillet 1996 au 31 décembre 1997

Province	Canadien National	Canadien Pacifique
Colombie-Britannique	0	0
Alberta	41,0	219,3
Saskatchewan	236,5	80,1
Manitoba	386,7	0
Ontario	59,2	71,5
Québec	159,9	1,1
Nouveau-Brunswick	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0

## Enjeux liés au transfert et à la cessation de lignes de chemin de fer

Les paragraphes qui suivent illustrent certaines des préoccupations exprimées par rapport à l'application des dispositions visant en général le transfert et la cessation d'exploitation et, en particulier, certains articles de la Section V, Partie III.

La Loi ne vise pas à susciter l'ingérence gouvernementale dans l'exploitation normale des chemins de fer, ce qui comprend le droit de ces compagnies de céder des sections de leur infrastructure à d'autres parties intéressées à en poursuivre l'exploitation.

## A. Transfert de lignes sans l'annonce préalable prévue à l'article 143

Compagnie assurant l'exploitation	Province	Kilomètres
Lakeland and Waterways	Alberta	325,6
Carlton Trail Railway	Saskatchewan	448,5
Hudson Bay Railway Company	Manitoba/Saskatchewan	1 313,9
Ontario L'Original Railway, Inc.	Ontario	42,7
Arnprior-Nepean Railway Company Inc.	Ontario	25,7
City of Port Colborne	Ontario	10,8
Railink Canada Ltd (Southern Ontario Division)	Ontario	62,6
Chemin de fer Baie des Chaleurs Inc.	Québec	235,2
Chemin de fer de la Gaspésie	Québec	90,3

**Tableau 11a : Transferts de lignes de chemin de fer de compétence fédérale à d'autres exploitants**

Du 1<sup>er</sup> juillet 1996 au 31 décembre 1997, transferts du Canadien National

Le tableau 11a et 11b démontrent que depuis l'entrée en vigueur de la Loi, le 1<sup>er</sup> juillet 1996, elle a permis la création de nombreuses compagnies de lignes de chemin de fer d'intérêt local ainsi que l'établissement de nouvelles ententes commerciales entre ces compagnies et les compagnies de compétence fédérale auxquelles elles se raccordent. De même, le tableau 12 démontre clairement que la Loi a permis aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale de continuer à exploiter des voies jugées superflues.

Les articles 140 à 146 de la Loi précisent le processus qui s'applique aux transferts ou à la cessation de l'exploitation de lignes que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale veulent cesser d'exploiter. Ce processus vise à permettre aux compagnies de chemin de fer de se départir de leurs lignes de la manière qui répond le mieux à leurs propres contraintes économiques sans que le gouvernement n'ait à entériner ces choix par le biais de la réglementation. Parallèlement, le processus a pour but d'encourager la création de lignes de chemin de fer d'intérêt local et de préserver le droit des gouvernements à faire l'acquisition de ces lignes pour une fin quelconque, à un prix n'excédant pas leur

**3.4.3 TRANSFERTS ET CESSATION DE L'EXPLOITATION DE LIGNES**

(articles 140 à 146)



expéditeur et des voies de triage sur des lignes de chemin de fer de compétence fédérale étaient visées par l'exigence de certificats d'aptitude prévue dans la Loi.

### Décision de l'Office

En 1997, l'Office a émis une lettre de décision portant sur l'exploitation du Canadien National et du Canadien Pacifique clarifiant cette question. L'Office a alors déterminé que le CN et le CP devaient démontrer qu'il existait une assurance responsabilité adéquate pour tout service ferroviaire de ce type exploité à même leurs voies suite à un accord ou entente entre le CN et le CP et ces services ferroviaires.

En ce qui a trait aux autres exploitations intérieures, en particulier celles résultant du nombre croissant des lignes d'intérêt local, l'Office doit revoir chaque cas individuellement pour déterminer si un certificat d'aptitude sera requis pour l'exploitation en question.

Avant d'étudier le niveau de l'assurance responsabilité, l'Office détermine si l'exploitation relève de la compétence du Parlement du Canada, en examinant divers critères à propos de l'exploitation tels que :

- si celle-ci traverse une frontière internationale;
- si elle traverse une frontière provinciale;
- si elle est partie intégrale d'un projet fédéral;
- si elle a vu le jour à la suite d'une loi spéciale précisant qu'elle est dans l'intérêt

général du Canada.

Cette section de la Loi semble répondre aux attentes.

### 3.4.2 ENTENTES OU DIFFÉRENDS SUR LES FRANCHISSEMENTS

(articles 100 et 101)

Les nouvelles dispositions de la Loi portant sur les franchissements d'un chemin de fer permettent aux parties touchées par un franchissement routier ou par desserte de négocier tout aspect de ce franchissement. Si les parties en viennent à une entente, elles peuvent déposer celle-ci, qui est alors assimilée à un arrêté de l'Office. S'il n'y a pas d'entente au sujet du franchissement, l'une ou l'autre des parties peut en référer à l'Office, lequel peut autoriser le franchissement et énoncer les termes de règlement du différend, y compris la répartition des coûts. Dans les six derniers mois de 1996, une seule entente a été déposée auprès de l'Office.

En 1997, 20 ententes ont été déposées et les chemins de fer ont fait savoir à l'Office que plusieurs autres ententes seraient déposées sous peu pour être assimilées à des arrêts. Le nombre de demandes portant sur des différends est en baisse, en particulier celles liées à des franchissements routiers, à mesure que les parties semblent apprécier la latitude que procure la négociation libre des contraintes réglementaires.

L'Office est toujours chargé du règlement des différends entre les parties; cependant, la consultation et la médiation ressortent comme des moyens efficaces pour simplifier ce processus.

Ce nouvel article de la Loi avait pour

objet de :

- faciliter l'accès au marché du transport ferroviaire en imposant comme seule exigence à cet effet l'existence d'une assurance responsabilité adéquate, en éliminant les critères de commodité publique et de nécessité qu'on retrouvait auparavant dans la *Loi sur les chemins de fer*,
- protéger les intérêts des expéditeurs et de la population en s'assurant que tous les chemins de fer de compétence fédérale détenaient une assurance responsabilité adéquate.

Il existe à l'heure actuelle 27 compagnies de chemin de fer detentrices d'un certificat d'aptitude. L'Office continuera de surveiller les exigences touchant l'assurance de ces compagnies et déterminera si les nouvelles compagnies disposent d'une protection d'assurance suffisante. Tous les chemins de fer existant et en exploitation au 1<sup>er</sup> juillet 1996 ont reçu le certificat requis avant le 1<sup>er</sup> juillet 1997, comme l'exige la Loi.

Dans le premier rapport annuel de l'Office, on faisait état d'incertitude dans l'industrie ferroviaire à propos des chemins de fer visés par l'application des dispositions de la Loi définissant les « chemins de fer » et « l'exploitation ».

Les deux définitions sont vastes et s'appliquent pour ainsi dire à tous les aspects possibles de l'exploitation d'un chemin de fer. On ne savait pas alors d'une manière certaine si les trains de banlieue, les trains spécialisés ou les trains de navette entre le terrain d'un

général d'une période de 90 jours. Ces exigences financières garantissent que les demandeurs ont une situation financière saine au début de l'exploitation et disposent de possibilités de réussite raisonnables, réduisant ainsi au minimum les perturbations dans les services aériens.

Ces exigences ont permis de faire en sorte que les nouveaux exploitants aient une situation financière saine au début de leur exploitation. Dans le cas de Vistajet (décrit au chapitre 2), l'entreprise répondait aux exigences touchant la santé financière; son échec est attribuable à d'autres facteurs qui se sont manifestés après la phase de démarrage.

### 3.4 Transport ferroviaire

#### 3.4.1 EXIGENCES TOUCHANT LES CERTIFICATS D'APTITUDE

(articles 90 à 94)

La Loi précise qu'aucune personne ne peut construire ou exploiter un chemin de fer relevant de la compétence du Parlement sans être titulaire d'un certificat d'aptitude émis par l'Office. L'Office émet ces certificats après s'être assuré qu'il existe une assurance responsabilité suffisante à l'égard de la construction ou de l'exploitation proposée, conformément au règlement pris par l'Office. Tous les chemins de fer de compétence fédérale existant au 1<sup>er</sup> juillet 1996 disposaient d'une période d'un an pour obtenir un certificat valide; les autres chemins de fer doivent obtenir un certificat avant le début de leur exploitation.

### 3.3.4 ÉLIMINATION DU TEST D'INTÉRÊT PUBLIC POUR LES LICENCES DE TRANSPORT INTERNATIONAL À LA DEMANDE (article 73)

L'élimination du test d'intérêt public préalable à la délivrance de licences de service international à la demande a aussi éliminé la nécessité de donner avis public de telles demandes. Ce processus simplifié n'a pas entraîné d'opposition de la part des autres parties.

### 3.3.5 SANTÉ FINANCIÈRE (articles 61, 69 et 73)

La *Loi sur les transports au Canada* et le *Règlement sur les transports aériens*, tel que modifié, exigent que les demandeurs canadiens de certaines classes de licences aériennes remplissent les nouvelles exigences financières précisées avant de pouvoir obtenir une licence de l'Office. De manière générale, tous les demandeurs canadiens proposant d'exploiter des services aériens passagers à l'aide d'aéronefs pouvant transporter 40 passagers ou plus doivent satisfaire à ces exigences. Celles-ci sont transparentes et les procédures précisées dans le *Guide relatif aux exigences financières* représentent un fardeau administratif minimal pour les demandeurs. Les demandeurs doivent démontrer qu'ils peuvent disposer de liquidités au moins égales à tous les coûts de démarrage ainsi qu'aux frais d'exploitation et aux frais

national non prévu dans une entente ou accord bilatéral. Cette disposition s'est révélée un outil des plus utiles pour l'approbation de vols spéciaux et de services temporaires. On y a eu recours pour permettre aux transporteurs d'exploiter des vols spéciaux pour lesquels ils n'auraient autrement pas reçu l'autorisation sous-jacente. On peut penser, par exemple, aux vols avec escale aux États-Unis par un transporteur aérien dont le pays d'origine n'a pas d'entente pour ce parcours avec le Canada, ou encore aux vols dépassant les limites de capacité d'une telle entente.

### 3.3.3 ÉLIMINATION DU RÉGIME ANTÉRIEUR DE LICENCES POUR LE NORD (article 61)

Il n'y a eu aucune opposition à l'élimination du système antérieur de licences pour la « région désignée », c.-à-d. le Nord canadien, et à l'établissement d'un système uniforme de délivrance des licences pour tout le Canada. Le régime actuel, simplifié, vise l'ensemble du pays et ne comporte plus de test d'entrée sur le marché (inversion du fardeau de la preuve), éliminant ainsi la nécessité pour les transporteurs aériens du Nord canadien de donner un avis public permettant la formulation d'objections au sujet de nouveaux services intérieurs. Il n'y a eu aucune opposition à l'élimination du test d'entrée.

Lorsqu'un cas porte sur une demande visant à faire remédier aux actions d'une autre partie, et que ce cas nécessite un traitement de plus de 120 jours pour l'une des raisons décrites ci-dessus, la partie faisant l'objet de la demande peut avoir un intérêt direct à ne pas consentir à la prolongation du délai. Même si l'on pouvait interpréter cette limite de 120 jours comme étant indicative plutôt qu'obligatoire, une telle interprétation pourrait être remise en cause et résulter en des procédures légales inutiles. L'une des solutions à cette situation consisterait à modifier la Loi de manière à y préciser les critères ou les circonstances en vertu desquels l'Office pourrait, de son propre chef, prolonger le délai de 120 jours dont il dispose pour rendre sa décision. On éviterait ainsi les situations où l'Office, devant le refus des parties de prolonger le délai, se voit contraindre de se prononcer sans disposer de tous les éléments nécessaires pour rendre une décision finale.

### 3.3 Transport aérien

#### 3.3.1 FOURNITURE D'AÉRONEFS

##### AVEC ÉQUIPAGE

(article 60)

Cette nouvelle disposition permet l'approbation des demandes visant le partage de codes et les fournitures d'aéronefs avec équipage.

L'application de l'article 60 de la Loi sur les transports au Canada à la fourniture

d'aéronefs avec équipage a établi un fondement législatif clair et un processus transparent pour l'examen des demandes visant diverses ententes entre transporteurs aériens, par exemple pour le partage de codes. En plus d'établir un processus administratif clair, le nouveau règlement prescrit en vertu de l'article 60 de la Loi comprend des dispositions précises favorisant un processus rapide pour la conclusion d'ententes à court terme destinées à répondre à des circonstances mécaniques ou opérationnelles imprévues. À l'opposé du recours aux exemptions, ces nouvelles dispositions réglementaires amélioreraient l'applicabilité des exigences liées au contrôle opérationnel et commercial du service ainsi que la divulgation publique de l'identité du transporteur exploitant. Le règlement s'est avéré particulièrement avantageux pour les consommateurs en garantissant que les licences concernées demeurent une assurance responsabilité pour l'exploitation d'aéronefs avec équipage fournis par une autre compagnie.

#### 3.3.2 POUVOIRS NON PRÉVUS DANS LES

##### ACCORDS

(article 78)

Cette nouvelle disposition vise l'autorisation provisoire de services aériens internationaux. L'article 78 de la Loi sur les transports au Canada confère à l'Office le pouvoir d'autoriser, à titre provisoire, un service inter-



Ce paragraphe exige de l'Office qu'il rende une décision dans les 120 jours suivant la réception de toute demande. Dans la plupart des cas, ce délai est suffisant et, dans le passé, a généralement été adéquat pour l'Office. Lorsque la complexité des situations nécessite un délai additionnel, l'Office doit compter sur le consentement de toutes les parties visées par les procédures puisqu'il ne dispose pas du pouvoir de prolonger unilatéralement le délai. Dans un certain nombre de cas, il aurait été peu réaliste que l'Office tente de rendre une décision dans 120 jours. En voici quelques-uns :

Il arrive souvent que les documents introduc- tifs ne contiennent pas tous les renseignements nécessaires. Il s'ensuit des échanges de documents, en commençant par les avis de demandes de documents, suivis de leur dépôt. Par la suite, des demandes de ren- seignements, réponses et possiblement une audience publique peuvent être nécessaires. À chacune de ces étapes, les parties ont besoin du temps nécessaire pour étudier les renseignements et y répondre. L'étape de la détermination des données requises et de l'extraction de l'information pertinente à par- tir des bases de données des transporteurs, dans une forme qui permettra à l'Office et aux parties de réaliser leurs analyses, est l'une de ces étapes qui exige considérablement de temps.

**Documents requis**

**Questions juridiques préliminaires**

Les demandes peuvent se compliquer encore lorsque se posent des questions d'ordre juridique, telles que la confidentialité des données sur les coûts ou les champs de com- pétence de l'Office. Ces questions sont généralement soulevées une fois la demande déposée auprès de l'Office mais doivent néanmoins être réglées avant d'aborder les aspects essentiels de la demande. Dans cer- tains cas, un délai de 120 jours peut être insuffisant pour traiter les deux aspects d'un cas, tout particulièrement lorsque les ques- tions juridiques doivent être débattues ailleurs que devant l'Office, par exemple une cour de justice.

**Considérations touchant l'environnement**

Les systèmes de transport ont des répercus- sions environnementales. Lorsqu'un cas doit faire l'objet d'une évaluation environnemen- tale, il peut s'ensuivre un processus de quelques mois pour la cueillette et l'analyse des données. Pendant que l'évaluation envi- ronnementale suit son cours, le pouvoir de l'Office de rendre des décisions dans le dossier est suspendu. Il peut arriver qu'une évaluation environnementale nécessite l'ex- tension du délai nécessaire à sa réalisation, auquel cas l'Office dépassera la limite de 120 jours.

## Evaluation de l'effet de la Loi sur les transports au Canada et des difficultés rencontrées dans son application

### 3.1 Introduction

DANS LE PRÉSENT CHAPITRE, l'Office donne suite à l'exigence du paragraphe 42 (2) de la Loi sur les transports au Canada, stipulant que l'Office joint à son rapport annuel « ...son évaluation de l'effet de la Loi ». Le chapitre 3 traite de la manière dont s'appliquent les dispositions de la Loi et si celles-ci permettent de réaliser les objectifs poursuivis. On y porte une attention particulière aux domaines dans lesquels la Loi actuelle a modifié la précédente. Cette évaluation se fonde sur l'expérience acquise par le personnel de l'Office au cours des 18 derniers mois et, en partie, sur les commentaires que celui-ci a reçus de l'industrie et des usagers en matière de transports.

Le mandat de l'Office consiste à mettre en oeuvre la politique en matière de transports établie par le Parlement. Dans cette évaluation de la Loi, le but poursuivi n'est pas de formuler des commentaires sur l'a-propos de la politique existante mais bien de décrire la mesure dans laquelle les dispositions de la Loi se prêtent à la mise en oeuvre efficace et efficiente de la politique énoncée par le Parlement dans la *Loi sur les transports au Canada*. Dans l'ensemble, les questions traitées ci-dessous suivent le même ordre que celui où elles apparaissent dans la Loi.

### 3.2.1 Délai

(article 29)

Le paragraphe 29 (1) de la *Loi sur les transports au Canada* mentionne entre autres que, « Sauf ...accord entre les parties sur une prolongation du délai, l'Office rend sa décision sur toute affaire dont il est saisi avec toute la diligence possible dans les cent vingt jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance. »



La Municipalité de la communauté urbaine de Toronto c. la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-1029-96

Appel de la décision de l'Office national

des transports no 482-R-1996 et de l'arrêté no 1996-R-358, datés du 29 août 1996,

ordonnant que les coûts d'installation et d'entretien futur de la clôture bordant l'em-

prise et la voie du Canadien National sur une

partie de la subdivision de Bala, dans la

Municipalité de la communauté urbaine de

Toronto, soient partagés également entre le

CN et la Municipalité.

**La Compagnie des chemins de fer**

**nationaux du Canada c. Eagle Forest**

**Products Limited Partnership**

Cour d'appel fédérale

N° de greffe : A-731-97

Appel de la décision no 457-R-1997 et de

l'arrêté no 1997-R-453 de l'Office des trans-

ports du Canada, datés du 17 juillet 1997,

rendus suite à la plainte déposée par Eagle

Forest Products Limited Partnership en vertu

du paragraphe 116(1) de la *Loi sur les trans-*

*ports au Canada* et alléguant que le CN a

manqué à ses obligations de transporteur

public consistant à fournir des installations adéquates pour l'acheminement de marchandises en provenance de Miramichi, Nouveau-Brunswick.

**J. Normand Wong c. Sa Majesté la Reine du**  
**chef du Canada représentée par l'Office**  
**national des transports**

Cour fédérale – Section de première instance

N° de greffe : T-3255-90

Demande d'indemnisation découlant d'une

rupture de contrat alléguée pour des services

conclus entre le demandeur et l'Office

national des transports le 17 mai 1990.

**Le Commissaire à la protection de la vie**

**privée du Canada c. Conseil canadien des**

**relations du travail**

Cour d'appel fédérale

N° de greffe : A-685-96

Demande d'autorisation d'interjeter appel

du jugement de la Section de première

instance de la Cour fédérale du Canada

rendu le 12 août 1996 dans la matière du

refus d'accès aux notes personnelles prises par

les membres du panel lors d'une audience.

N.B. : Cette cause ne porte pas sur une

décision de l'Office, lequel y tient simple-

ment un rôle d'intervenant.



**Transport Loupage Inc. c. l'Office national des transports**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-688-95  
Demande de bref de mandamus exigeant que l'Office national des transports verse un montant de 30 902,10 \$ à Transport Loupage, en vertu du *Règlement sur les subventions spéciales, sélectives et provisoires dans la Région atlantique*.  
La Cour a entendu l'appel le 21 janvier 1998.

**Canadian American Railway Company c. l'Office national des transports**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-488-96  
Appel de la lettre de décision de l'Office national des transports datée du 20 novembre 1995 qui exigeait que la Canadian American Railway Company demande un certificat d'aptitude conformément aux dispositions de l'article 12 de la *Loi sur les chemins de fer*.

**Via Rail Canada Inc. c. l'Office national des transports et Jean Lemonde**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-507-96  
Appel de la décision de l'Office national des transports no 1995-R-491 et de la décision no 791-R-1995, datées du 28 novembre 1995, rendues suite à une demande de M. Jean Lemonde, au nom de Minikami (Club de mini Basket-ball en fauteuil roulant Les Kamikazes), en vertu du paragraphe 63.3 (1) de la *Loi des Transport* de 1987.

**CAUSES EN INSTANCE EN 1997**

**Transport Loupage Inc. c. l'Office national des transports**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-622-95  
Appel de la lettre de décision de l'Office national des transports datée du 29 août 1994, dans laquelle l'Office refusait de verser à Transport Loupage Inc. des subventions non réglées, et recommandait que des paiements versés au transporteur en vertu du *Règlement sur les subventions spéciales, sélectives et provisoires dans la Région atlantique*, entre le moment de la restructuration du transporteur et de l'expéditeur en janvier 1990 et la vérification de l'Office national des transports en avril 1993, soient remboursés par Transport Loupage.  
La Cour a entendu l'appel le 21 janvier 1998.

Canada no 68-R-1997, datée du 13 février 1997, qui faisait suite à une plainte alléguant, *inter alia*, que l'escalier mécanique menant des corridors souterrains aux quais d'embarquement des trains de la gare Union, à Toronto, représentait un obstacle abusif au déplacement des personnes ayant une déficience.  
Le 10 décembre 1997, l'appelante s'est désistée de la demande d'interjeter appel.

CAUSES PORTÉES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE

DÉCISIONS RENDUES EN 1997

**Gateway North Transportation System Ltd. c. l'Office des transports du Canada**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : 97-A-55  
Demande d'autorisation d'interjeter appel  
de la décision de l'Office des transports du Canada no 445-R-1997, datée du 11 juillet 1997, qui rejetait la demande de Gateway North Transportation System Ltd. en vertu des articles 26 et 37 de la *Loi sur les transports au Canada* pour que l'Office des transports du Canada ordonne, par arrêté, à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de continuer à exploiter certaines lignes de chemin de fer situées dans le nord du Manitoba parce qu'elle ne s'est pas conformée aux exigences de la Section V, Partie III, de la *Loi sur les transports au Canada* relatives au projet de transfert de l'exploitation des lignes en question.  
Demande d'autorisation d'interjeter appel  
rejetée par la Cour le 18 novembre 1997.

CAUSES ABANDONNÉES EN 1997

**La Compagnie des chemins de fer nationaux c. l'Office national des transports et le Canton de Yarmouth**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-474-95  
Demande d'autorisation d'interjeter appel  
de la décision de l'Office des transports du

Appel interjeté des décisions no 1995-R-73 et no 110-R-1995 de l'Office national des transports, datées du 2 mars 1995, accordant au Canton de Yarmouth l'autorisation de construire un nouveau pontceau pour rem-placer l'ouvrage de drainage existant et ordonnant au CN de défrayer une part égale de la construction du pontceau et de l'enlèvement de l'ouvrage de drainage.  
Avis de désistement déposé à la Cour le 23 octobre 1997.

**Eastern Marine Railway Company c. l'Office national des transports**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : A-364-96  
Appel de la lettre de décision de l'Office national des transports datée du 20 novembre 1995, dans laquelle l'Office national des transports maintenait que l'article 10.1 de la Loi sur les chemins de fers s'appliquait à l'appelante, une société constituée en vertu des lois de l'État du Maine le 10 novembre 1994, avec pouvoirs d'exploiter un chemin de fer. Suite à la lettre, l'appelante a dû obtenir un certificat d'aptitude de l'Office national des transports, conformément à l'article 12 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Avis de désistement déposé à la Cour le 27 mai 1997.

**Linda Sheffield c. via Rail Canada Inc. et al.**

Cour d'appel fédérale  
N° de greffe : 97-A-23  
Demande d'autorisation d'interjeter appel  
de la décision de l'Office des transports du

chemin de fer	année	subdivision	de	à	millage	(kilomètres)
CN	1996	Cayuga	54,1	62,7	8,6	(13,8)
	1996	Newmarket	63,0	91,2	28,2	(45,4)
	TOTAL (CN)					36,8 (59,2)
CP	1997	Belleville (embranchement av. Old Finch)	Scarborough	Scarborough (av. Sheppard Est)	0,8	(1,3)
	1997	Galt	Toronto	Toronto (av. Tecumseh)	3,8	(6,1)
	1997	Manitouowadge	Struthers Jct.	Geco	39,8	(64,1)
	TOTAL (CP)					44,4 (71,5)
	TOTAL pour l'ensemble de la province					81,2 (130,7)

## QUÉBEC

chemin de fer	année	subdivision	de	à	millage	(kilomètres)
CN	1997	Sorel	45,5	47,2	1,7	(2,7)
	1997	St-Raymond	1,6	16,8	15,2	(24,5)
	1997	Taschereau	99,0	181,4	82,4	(132,7)
	TOTAL (CN)					99,3 (159,9)
CP	1997	Westmount (gare de St. Henri)	Montréal (rue Greene)	Montréal (rue Richelieu)	0,7	(1,1)
	TOTAL (CP)					0,7 (1,1)
	TOTAL pour l'ensemble de la province					100,0 (161,0)

B. Cessation de l'exploitation de lignes du 1<sup>er</sup> juillet 1996 au 31 décembre 1997

ALBERTA

chemin de fer	année	subdivision	de	à	millage	(kilomètres)
CN	1997	Smoky	280,7	306,2	25,5	(41,0)
TOTAL (CN)						
					25,5	(41,0)
CP	1997	Breton	Sunnybrook	Breton	14,0	(22,5)
CP	1997	Burstall	Pivot	Schuller fin de la ligne	6,8	(10,9)
		(embranchement Spur)	0,0	6,8	6,8	(10,9)
		Bassano	Empress	115,4	115,4	(185,8)
TOTAL pour l'ensemble de la province						
					161,7	(260,3)
TOTAL (CP)						
					136,2	(219,3)

SASKATCHEWAN\*

MANITOBA *						
chemin de fer	année	subdivision	de	à	millage	(kilomètres)
CN	1996	Big River	51,3	56,5	5,2	(8,4)
	1997	Lampman	88,9	93,4	4,5	(7,2)
		TOTAL (CN)				
					9,7	(16,6)
CP	1997	Doddsland	Doddsland Jct	Smiley	28,4	(45,7)
			0,0	28,4		
	1997	Coronation	Zinger	Major	21,4	(34,4)
		TOTAL (CP)				
					49,8	(80,1)
		TOTAL pour l'ensemble de la province				
					59,5	(95,7)

MANITOBA \*

chemin de fer	année	subdivision	de	à	millage (kilomètres)	
CN	1997	Oak Point	11,5	27,1	15,6	(25,1)
1997	1997	Oak Point	27,1	131,0	103,9	(167,3)
		Steep Rock	0,0	12,1	12,1	(19,5)
		TOTAL (CN)				
					131,6	(211,9)
TOTAL pour l'ensemble de la province						
					131,6	(211,9)

\* ne comprend pas les lignes qui ont été cédées en vertu du paragraphe 142(2)



Compagnie de Chemins de fer Québec Sud Ltée.—provincial (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Adirondack	Brookport	St Jean	20,0
Sherbrooke	Lennoxville	Brookport	59,7
St-Guillaume	Farnham	Ste-Rosalie jct.	28,0
Stanbridge	Farnham	Stanbridge	13,7
Newport	Brookport	Canada/E-U border	26,5
Newport	Canada/E-U	Canada/E-U	32,6
			43,3
			10,7
TOTAL			158,6
			(255,3)

Chemin de fer Québec Gatineau—provincial (1997)

(ne comprend pas le tronçon de la subdivision Lachute entre les points milliaires 28,0 et 90,1 abandonné en 1995 et subséquentement vendu à titre de propriété en 1997).

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Lachute	Thurso	Lemieux Island	29,0
Trois-Rivières	St. Martin jct.	Québec	0,0
			152,9
Trois-Rivières	Québec		157,5
			1,7
vallée du Saint-Maurice	Trois-Rivières		21,0
			21,0
vallée du Saint-Maurice	Trois-Rivières	Grand-Mère	27,9
			24,0
St-Gabriel	Lanoraie	Joliette	7,5
			0,0
Lachute	St-Augustine		27,5
			28,0
			0,5
TOTAL			216,5*
			(348,4)
TOTAL pour l'ensemble de la province			375,1
			(603,7)

## Kawartha Lakes Railway Company (ligne d'intérêt local du CP)—fédéral (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Havelock	90,8	178,0	87,2
Nephton	Havelock	Blue Mountain	20,0
	0,0	20,0	
			TOTAL
			107,2
			(172,6)

## Huron Central Railway Inc.—provincial (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Webbwood	Sudbury	Sault Ste. Marie	181,2
	4,8		176,4
embranchement	jonction au point millaire		
Pineland	34,1	Webbwood	1,2
	0,0		
Little Current	McKerrow		3,0
	0,0		
			TOTAL
			180,6
			(290,8)
			TOTAL pour l'ensemble de la province
			629,5
			(1 013,5)

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Kootenay Valley Railway Company (ligne d'intérêt local du CP)—fédéral (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Nelson	Curzon	Nelson	95,1
Boundary	Nelson	Robson West	30,7
Rossland	Castegar	fin de ligne	22,0
TOTAL			
TOTAL pour l'ensemble de la province			147,8
			(237,8)

ONTARIO

Railink Canada Ltd. Ottawa Valley-Railink—fédéral (1996)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Chalk River	Smith Falls	Chalk River	114,8
North Bay	Chalk River	North Bay	117,3
Cartier	North Bay	Coniston	69,1
Temiscaming	Mattawa	Temiscaming	40,5
Chalk River	Smith Falls	Smith Falls	0,5*
Cartier	Coniston	Cartier	43,9*
TOTAL (droits de circulation*)			
TOTAL (voies seulement)			341,7
			(550,1)

# ONTARIO (SUITE)

## Ontario L'Original Railway Company Ltd. (RailTex Inc.)—provincial (1996)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
VanKleeck Hill	Glen Robertson	Hawkesbury	20,1
embranchement l'Original	0,0	4,5	4,5
embranchement de Hawkesbury	0,0	1,9	1,9
TOTAL 26,5 (42,7)			

## Ville de Port Colborne—provincial (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
embranchement de Port Colborne	2,2 subd. Canal	0,2 de l'embranchement de Port Colborne	0,2**
embranchement de Port Colborne	0,2	3,9	3,7
embranchement Macey	1,5	3,3	1,8
embranchement du gouvernement	0,0	1,2	1,2
TOTAL (droits de circulation**) 0,2			
TOTAL (voies) 6,7 (10,8)			
PROVINCIAL pour l'ensemble de la province 72,1 (116,1)			

# QUÉBEC

## Chemin de fer Baie des Chaleurs Inc.—provincial (1996)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Caspédia	Matapédia	New Carlisle	98,0
Chandler	New Carlisle	0,0	48,1
TOTAL 146,1 (235,2)			

## Chemin de fer de la Gaspésie—provincial (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Chandler	48,1	Gaspé	104,2
TOTAL 56,1 (90,3)			
TOTAL pour l'ensemble de la province 202,2 (325,5)			



# MANITOBA

## Hudson Bay Railway Company (OmniTRAX)—fédéral (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Flin Flon	Flin Flon jct	Flin Flon	87,5
Sheridon	Sherit jct.	Lynn Lake	184,8
Wekusko	The Pas	Wabowden	135,4
Thicket	Wabowden	Gillam	189,7
Herchmer	Gillam	Churchill	183,7
Thompson	Thompson jct.	Thompson	30,5
Turnberry	The Pas South	The Pas	4,7
TOTAL			816,3
TOTAL pour l'ensemble de la province			816,3
			(1 313,9)

# ONTARIO

(ne comprend pas 35,3 milles de la subdivision Chatham transférés à VIA)

## RailLink Canada Ltd Southern Ontario-RailLink—fédéral (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Hagersville	Naticoke	Simpson (jonction avec la subd. Dundas)	35,0 milles plus 21,5 milles d'embranchements connexes
embranchement N&NW	43,4 de la subd. Grimsby	3,9	3,9 milles plus 47,0 milles de voie d'évitement et de raccordement
Dundas	21,0	33,0	12,0**
Dundas	0,0	21,0	21,0**
Oakville	37,3	39,3	2,0**
Grimsby	39,5	43,7	4,2**
TOTAL (droits de circulation**)			39,2
TOTAL (ligne principale et embranchements seulement)			38,9
			(62,6)

# Appendice I

## TRANSFERTS ET CESSATION DE L'EXPLOITATION DE LIGNES

A.1 Lignes ferroviaires du CN transférées du 1<sup>er</sup> juillet 1996 au 31 décembre 1997

### ALBERTA

CWR Corp. (Railink Ltd.) Lakeland and Waterways—provincial (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Lac La Biche	74,1	Lac La Biche	113,1
Waterways	Lac La Biche	fin de ligne	276,0
	113,1		162,9
TOTAL 201,9 (325,6)			
TOTAL pour l'ensemble de la province 201,9 (325,6)			

### SASKATCHEWAN

Carlton Trail Railway(Omnitrax Inc.)—provincial (1997)

subdivision (subd.)	de	à	millage (kilomètres)
Big River	Big River Jct. (jonction avec la subd. Blaine Lake)	Tobey(jonction avec la subd. Meadow Lake)	31,5
Blaine Lake	Prince Albert Jct. (jonction avec la subd. Warman	Paddockwood Jct. (jonction avec la subd. Paddockwood)	0,7
	0,0		0,7
Blaine Lake	27,4	93,9	66,5
Paddockwood	Paddockwood Jct.		0,0
Meadow Lake	Toby (jonction avec la subd. Big River)	Meadow Lake	94,2
	0,0		94,2
Tisdale	157,6	Prince Albert	161,2
	17,3	Prince Albert	90,6
Warman			73,3
TOTAL 278,6 (448,5)			
TOTAL pour l'ensemble de la province 278,6 (448,5)			

avec des représentants des chemins de fer et des modifications ont été apportées à l'article 9 du Règlement.

Aussi, les travaux portant sur les mesures réglementaires suivantes se poursuivent :

#### ***Règlement sur les textes designes proposés***

La *Loi sur les transports au Canada* contient des dispositions générales d'application

prévoyant entre autres le pouvoir d'imposer des sanctions administratives pécuniaires

lorsqu'une personne ne se conforme pas à une exigence prévue dans la Loi.

On a précisé, aux fins de leur inclusion dans ce projet de règlement, les dispositions

visées de la *Loi sur les transports au Canada* et de ses règlements afférents. Un document

de consultation a été distribué à tous les détenteurs de licences et aux autres parties

intéressés. On a reçu les commentaires du ministère de la Justice sur ce projet.

#### ***Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises***

Ce règlement prescrit les limites de la

responsabilité qui prévaut en l'absence d'un arrêté de l'Office des transports du Canada

ou d'une entente écrite entre transporteurs et expéditeurs ou un organisme représentant ces

derniers. Des modifications d'ordre administratif sont apportées à ce règlement par le

biais du *Règlement correctif*, pour le rendre conforme à la *Loi sur les transports au Canada*.

Ces modifications d'ordre administratif ne devraient pas avoir de conséquences sur le

plan de la politique.

#### ***Règlement sur la formation du personnel***

##### ***en matière d'aide aux personnes ayant une déficience***

Ce règlement prescrit la formation que doit

suivre le personnel du réseau des transports afin que les voyageurs ayant une déficience

puissent bénéficier d'un niveau de services uniforme.

Des modifications d'ordre administratif sont apportées à ce règlement par le biais du

*Règlement correctif* pour le rendre conforme à la Loi sur les transports au Canada.

#### ***Arrêtés divers visant la construction de lignes de chemin de fer***

On a entrepris, en collaboration avec

Transports Canada, des consultations avec certaines parties intéressées en vue de la

révocation du *Règlement sur l'ingénierie*. L'Office a préparé et distribué des guides

traitant de diverses questions liées à l'infrastructure ferroviaire (voir aussi la section

Infrastructure ferroviaire, de ce chapitre).

#### ***Révision des règles générales de l'Office***

Ces règles précisent les procédures à suivre pour les parties qui se présentent devant

l'Office.

Les *Règles générales de l'Office national des transports* sont en cours de modification pour

les rendre conformes aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada ainsi que

pour les simplifier. Les règles modifiées seront désignées sous le titre de *Règles*

générales de l'Office des transports du Canada.

arrêtés et des avis. Le Secréariat administratif donne les services de traduction ainsi que la correspondance du ministre et des dirigeants, et produit les aide-mémoire trimestriels à l'intention du ministre. La Direction du secrétariat offre également des services à l'interne et à l'externe en fournissant, à la demande des abonnés et des autres intéressés, des copies des décisions et arrêtés de l'Office. La Direction des services juridiques dispose de copies des avis juridiques aux membres et au personnel de l'Office et représente aussi celui-ci lors de réunions, conférences, audiences publiques, enquêtes et, le cas échéant, dans les procédures devant la Cour fédérale et de la Cour suprême. On pourra consulter (à l'appendice 2 de ce chapitre) une revue des causes pour lesquelles les Services juridiques ont représenté l'Office devant la Cour fédérale en 1997 et illustrant les contestations juridiques qu'ont soulevées certaines décisions de l'Office. La Direction des services juridiques apporte aussi un soutien aux secteurs opérationnels de l'Office qui entreprennent de mettre en oeuvre des mesures réglementaires, en veillant à ce que ces efforts s'articulent conformément à la politique gouvernementale, à la Loi et à la Loi sur les textes réglementaires. En 1997, la Direction a dispensé un tel soutien à l'égard des modifications réglementaires suivantes :

### *Règlement sur les transports aériens*

Des modifications ont été proposées pour rationaliser et moderniser le Règlement, de manière à en réduire le fardeau réglementaire, à le simplifier et à le codifier et, lorsque

### *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*

En vertu de la Loi sur les transports au

Canada, les chemins de fer doivent procéder à l'interconnexion des wagons sur demande des expéditeurs, c'est-à-dire acheminer ces wagons jusqu'à un autre chemin de fer que celui desservant directement l'expéditeur, lorsque l'expéditeur est situé dans un rayon de 30 km d'un raccordement ou lieu de correspondance. Le prix que le chemin de fer peut fixer pour exécuter l'interconnexion est revu régulièrement. Des prix d'interconnexion intermédiaires ont été introduits en janvier 1997. Au cours du même mois, des consultations ont été tenues

cela était approprié, pour le rendre plus conforme aux dispositions sur les vols affrétés entre le Canada et les États-Unis. Les modifications proposées aux Parties III à VI (visant principalement les vols internationaux affrétés), ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 11 octobre 1997. Cette mesure est aussi décrite dans la section traitant du transport aérien dans ce chapitre. En outre, suite à la publication des modifications au Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* du 24 juillet 1996, des modifications d'ordre administratif sont apportées à ce règlement par le biais du *Règlement correctif*, afin de corriger des divergences et des erreurs typographiques. Ces modifications d'ordre administratif ne devraient pas avoir de conséquences sur le plan de la politique.



statifont pas aux exigences administratives du Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience. Dans de tels cas, les représentants de l'Office collaborent avec le transporteur ou l'exploitant de terminal à l'amélioration de son programme de formation. Au cours de la période visée par ce rapport, l'Office a effectué un tel travail auprès de 54 transporteurs et exploitants de terminaux. Il a aussi demandé à 25 autres organisations de fournir plus de renseignements sur le contenu de leur programme de formation et d'indiquer quels membres du personnel avaient reçu la formation.

### Dialogue avec la population

L'Office dispense quotidiennement des conseils sur les transports accessibles, tant au public en général qu'à l'industrie, suite aux demandes téléphoniques, aux demandes de renseignements écrites ou suite aux invitations à participer à des conférences ou à des foires commerciales.

## 2.5 Direction générale des services juridiques et du secrétariat

La Direction du Secrétariat coordonne les présentations et autres documents devant être portés à l'attention des membres de l'Office, consigne les décisions et arrêts et voit à la révision, à l'examen, à la publication et à la diffusion des décisions, des rapports sur les

présente des articles de fond, des nouvelles sur les améliorations touchant les questions d'accessibilité ainsi que des résumés des plaintes reçues et des décisions rendues. L'Office invite l'industrie et les voyageurs à soumettre des textes pour publication dans le bulletin.

### Surveillance

L'Office exécute en permanence diverses fonctions de surveillance pour mesurer et évaluer l'observation obligatoire ou volontaire de ses règlements et de ses codes de pratiques dans la prestation, au sein du réseau de transport de compétence fédérale, de services liés au transport des personnes ayant une déficience. L'Office effectue à cette fin des sondages, des inspections sur place ou des enquêtes à propos des plaintes. Au cours des visites courantes aux bureaux des transporteurs ou des exploitants d'aérogares, les inspecteurs de l'Office peuvent constater, à l'occasion, que les registres de formation du personnel de l'entreprise ne

Information fournie sur les transports accessibles	
Brochures sur l'accessibilité distribuées	23 078
Bulletins distribués	7 472
Appels reçus sur la ligne 1-800 (accessibilité et demandes de renseignements généraux)	2 576
Présentations publiques	8
Expositions : transports accessibles et sensibilisation des consommateurs	9
Séminaires d'agents de voyages	3

en voyage (ICCV) et par l'Association canadienne des agents de voyages (ACAV). La Direction des transports accessibles a

participé comme exposant à divers événements partraniés par l'ACAV, en Colombie-Britannique et au Québec, et arrêté des plans pour assurer sa présence à des événements semblables un peu partout au Canada, au cours de l'année qui vient. L'Office a aussi collaboré avec l'industrie et des consommateurs à la tenue de la foire *Travel Fair with a Difference*, à Edmonton, au printemps de 1997. De tels partenariats rehausseront le niveau de collaboration existant entre consommateurs ayant une déficience, lignes aériennes et agents de voyages.

En 1995-1996, les transporteurs canadiens avaient participé à l'élaboration d'un programme de formation visant à sensibiliser les conseillers en voyages aux besoins des voyageurs ayant une déficience et des personnes âgées. Le programme, financé par

Transports Canada, a été offert sous les auspices du ICCV. En 1997, à la demande du ICCV, l'Office a participé à la prestation de trois séances de formation. Celles-ci remportent un éclatant succès et c'est pourquoi on prévoit les offrir en plus grand nombre en 1998. L'Office a l'intention d'étendre la portée de ce partenariat dans l'année qui vient en diffusant largement aux conseillers et aux agences de voyage de l'information au sujet des transports accessibles.

En 1997, l'Office a distribué deux numéros de son bulletin *Allons de l'avant* à plus de 3 000 personnes ou organisations. Le bulletin

suivent illustrent les mesures mises en œuvre pour améliorer les services futurs offerts aux

voyageurs :

- les transporteurs ont mis en œuvre des programmes de sensibilisation à l'intention de leurs employés, tels que le recy-clage, des programmes soulignant les difficultés éprouvées par les personnes ayant une déficience et la publication de journaux internes et de bulletins;
- un transporteur a modifié ses systèmes de réservation informatiques pour assurer que les demandes assorties de besoins spéciaux soient consignées et transmises aux autres points de service;
- un transporteur a modifié la grille de sièges passagers de ses aéronefs Dash 8 pour souligner les sièges près cloison pour être assignés à des personnes ayant une déficience;
- les transporteurs ont mis en œuvre des programmes d'inspection pour l'entretien des fauteuils d'embarquement aux aéroports.

## Education et liaisons—Agents de voyage et voyageurs

Compte tenu qu'environ 80 p. 100 des déplacements sont réservés par l'entremise d'agences de voyage, l'Office a entrepris de s'adresser directement à ces agences et aux voyageurs pour faire la promotion de l'accès-sibilité dans les transports. Ses initiatives dans ce domaine ont été favorablement reçues par l'Institut Canadien des conseillers

**Accessibilité des sièges passagers :** Une passagère a formulé une plainte selon laquelle malgré qu'un siège de cloison ait été réservé pour tenir compte de l'appareil orthopédique qu'elle porte à la jambe, Air Canada n'avait pas maintenu cette disposition spéciale pour son siège suite au remplacement de l'aéronef. L'Office a conclu qu'il en avait résulté un obstacle abusif au déplacement de la passagère et exigé du transporteur qu'il informe les préposés aux réservations d'ajouter sur les fiches de réservation toute mention spéciale concernant un siège. L'Office a aussi encouragé le transporteur à faire des démarches auprès de l'Association du transport aérien international (IATA) en vue de faire adopter un système de réservations qui permettrait d'indiquer les demandes spéciales des personnes ayant une déficience. L'Office a demandé de le tenir au courant de ces démarches.

**Accessibilité des services et sensibilisation du personnel du transporteur :** Une personne faisant de l'épilepsie et ayant une déficience auditive a formulé une plainte à propos de la médiocrité du service de réservation téléphonique par ATS de VIA Rail, de l'aide fournie par le personnel du transporteur à la gare Union de Toronto et à bord de ses trains, ainsi qu'au sujet des sièges accordés aux passagers accompagnés d'un chien-guide. L'Office a conclu que le service de réservation par ATS, ainsi que le manque d'aide adéquate à la gare Union et à bord des trains constituaient des obstacles abusifs, et a demandé à VIA d'améliorer la formation

dispensée aux employés dans ce domaine. En ce qui concerne les sièges accordés, l'Office a reconnu que la situation décrite représentait un désagrément mais ne constituait pas cependant un obstacle abusif au déplacement de la passagère.

**Certificat médical / Autonomie :** Une personne utilisant un fauteuil roulant a formulé une plainte au sujet de l'évaluation médicale faite par un médecin retenu par le transporteur Lufthansa, lequel a demandé la présence d'un accompagnateur pour cette personne. L'Office a conclu que cette exigence représentait un obstacle abusif et a exigé du transporteur qu'il rappelle aux médecins canadiens qu'il emploie, l'existence des services qu'il offre pour l'embarquement et le débarquement des personnes ayant une déficience, et de sa politique stipulant que ses médecins doivent communiquer avec le voyageur et son médecin pour confirmer que le déplacement aura ou non des conséquences sur la santé du passager.

**Suivi des plaintes**

Suite à des décisions antérieures où l'Office avait conclu à la présence d'obstacles abusifs au déplacement des personnes ayant une déficience, l'Office a demandé aux transporteurs d'apporter des mesures correctives et de faire rapport sur l'avancement et la mise en œuvre de ces mesures.

L'Office a rendu des décisions dans 14 dossiers de ce genre. Les exemples qui

suivent soulignent certaines décisions de l'Office dans ce domaine.

**Accessibilité aux aéronefs :** Un passager en fauteuil roulant a fait état que les aéronefs de type DC-10 et B-767 des Lignes aériennes Canadien n'étaient pas accessibles. Il a aussi fait état d'un service médiocre et d'un manque de communications de la part du transporteur. Dans sa décision, l'Office a déterminé :

- que l'incapacité pour le passager d'utiliser son fauteuil roulant à bord de l'aéronef ne constituait pas un obstacle abusif au déplacement de la personne
- qu'il existait un obstacle abusif dans le cas du niveau de service et que les Lignes aériennes Canadien devait faire rapport dans les 30 jours sur les mesures correctives prises à cet égard

■ que le manque de communications de la part du transporteur avait créé un obstacle abusif et que celui-ci devait émettre un bulletin pour informer son personnel de cet épisode et de la nécessité de faire preuve de vigilance à l'égard des besoins des voyageurs ayant une déficience.

L'Office a aussi mentionné que le transporteur avait indiqué que les aéronefs répondaient aux exigences pertinentes du code de pratiques sur l'accessibilité des aéronefs et que le transporteur avait l'intention de rencontrer les autres exigences dans les délais prescrits.

à des obstacles à bord de 14 vols sur un total de 17 qu'elle avait pris sur une période de 18 jours. L'Office a conclu qu'à bord de dix de ces vols, exploitées par Air Canada, Air Nova et Lignes aériennes Canadien, on avait constaté sept contraventions au *Règlement sur les transports aériens*, notamment en ce qui a trait à :

- l'assistance à l'embarquement;
- la réparation d'un fauteuil roulant endommagé pendant le transport;
- l'aide prompte et adéquate pour le démontage d'un fauteuil roulant;
- l'aide dans l'aéronef pendant que la personne était en transit; et
- la fourniture d'un fauteuil roulant temporaire convenable adéquat en raison de la livraison tardive des piles du fauteuil roulant.

L'Office a aussi conclu à la présence de 15 obstacles abusifs au déplacement de Mme Lemieux-Brassard. Même si l'Office a demandé certaines mesures correctives, il a aussi indiqué que ce cas était exceptionnel et a convoqué une audience afin d'identifier d'autres mesures correctives. L'audience a eu lieu en septembre 1997 et l'Office rendra sa décision au début de 1998.

## Sommaire des plaintes

On peut consulter les décisions rendues par l'Office à la suite des plaintes en matière d'accessibilité sur son site Internet ([www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)). Les paragraphes qui

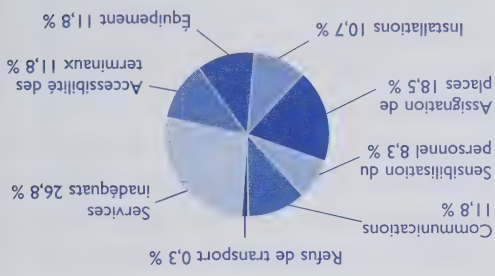


## Élimination des obstacles abusifs

L'Office a fait beaucoup de progrès en matière d'élaboration et d'application de règlements et de codes de pratiques volontaires visant à résorber les problèmes généraux d'accessibilité. Cependant, il existe encore des obstacles que les voyageurs handicapés doivent surmonter. En 1997, l'Office se penchait sur 52 dossiers ayant trait à l'accessibilité. Trente et une nouvelles plaintes ont été déposées au cours de cette même année; 21 dossiers en suspens ont été reportés de l'année précédente (13 pour lesquels aucune décision n'avait été rendue et 8 pour lesquels un suivi devait être effectué). L'Office a rendu 45 décisions à l'égard de 45 plaintes au cours de l'année. De ce nombre, 31 étaient à l'égard de plaintes initiales et 14 à l'égard de suivis.

Figure 2 : Types de plaintes

(concernant l'accessibilité résolues en 1997)



**Audience publique sur des mesures correctives**

En 1997, l'Office a tenu sa première audience publique relativement à une plainte d'accessibilité. M<sup>me</sup> Lucie Lemieux-Brassard avait déposé une plainte après avoir été confrontée

médias substitués, les annonces générales, la sécurité, les sièges réservés ainsi que l'orientation à bord des aéronefs. Quant aux recommandations touchant les exploitants d'aéroports, elles visent l'accès aux aéroports, les annonces publiques, les renseignements à propos des aéroports, l'accès à des téléscripteurs ou ATS (servant aux communications téléphoniques des personnes sourdes ou malentendantes) et à des téléphones à volume réglable.

Le plan d'action proposé prévoit la mise sur pied de quatre groupes de travail mixtes de l'industrie et des consommateurs, chargés des travaux suivants : proposer un guide du transport aérien pour les personnes ayant une déficience; élaborer une politique cadre sur les médias substitués; étudier la possibilité d'établir une politique sur les appareils d'aide à la communication; et établir des lignes directrices et augmenter la sensibilisation à l'égard des besoins liés à l'accessibilité des appareils qui sont mis à la disposition du public dans le réseau de transport aérien. L'Office surveillera les progrès accomplis dans la mise en œuvre des recommandations contenues dans le rapport.

Ce rapport faisait suite à la diffusion, en décembre 1996, d'un document provisoire auprès de quelque 300 intéressés. Trente personnes, organisations ou représentants du transport aérien ont formulé des commentaires à son sujet.

## Normes volontaires pour l'accessibilité des services d'autocars interurbains

Bien que l'Office ne soit pas responsable de l'élaboration de telles normes, l'Office a siégé comme observateur au Sous-comité sur l'accessibilité des autocars interurbains, lequel relève du Comité consultatif du ministre des Transports sur l'accessibilité des transports, dispensant sur demande aide et conseils. Ce sous-comité, ayant entrepris depuis plusieurs années d'élaborer une norme d'application volontaire pour le transport par autocar interurbain.

En janvier 1997, le Sous-comité a décidé d'abandonner ce projet et de rédiger plutôt un code de pratiques. Compte tenu de l'experte de l'Office dans ce domaine, le Sous-comité lui a demandé de se charger du projet, au cours de l'année, l'Office a rédigé un code de pratiques relatif au transport par autocar, qui a été subsequmment accepté tant par les représentants de l'industrie que ceux des sommateurs. Il reste encore à déterminer qui sera chargé d'administrer le code ainsi que son rôle précis.

## Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

L'Office a préparé un document de travail pour le Canada qui a été présenté à Montréal lors de la réunion de novembre 1997 du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI. Le document de travail proposait une nouvelle présentation des éléments

## Rapport sur les entraves à la communication

Indicateurs appuyant la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées de l'OACI, dans le domaine du transport des passagers ayant une déficience. Le Groupe d'experts a approuvé la nouvelle présentation, sous réserve de modifications tenant compte des commentaires formulés lors de la réunion et des propositions faites par d'autres pays, et poursuivra son travail sur ce document. Une fois approuvé par l'OACI, celui-ci sera distribué aux états pour les guider dans le développement d'un réseau de transport aérien accessible.

En novembre 1997, coïncidant avec la réunion du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI, l'Office publiait un rapport intitulé *Un aperçu des obstacles auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience qui utilisent les transports aériens*. Le rapport présente 25 recommandations destinées à l'industrie ainsi que diverses mesures proposées par l'Office pour assurer la mise en œuvre de ses recommandations.

Certaines recommandations de nature générale portent sur la sensibilisation des consommateurs, une politique sur l'offre de renseignements en médias substituts ainsi que sur la prestation d'aide individuelle et personnelle. D'autres recommandations sont destinées aux transporteurs aériens et concernent la déclaration volontaire d'une déficience, la publication des itinéraires en

### Transport ferroviaire : En avril 1997,

l'Office a diffusé à plus de 2 000 parties intéressées une ébauche de code de pratiques portant sur l'accessibilité des voitures de chemin de fer et les conditions de transport. Le code proposé précise des critères d'accessibilité portant entre autres sur le nombre de dispositifs de retenue pour les fauteuils roulants, les fauteuils roulants disponibles à bord et les accoudoirs mobiles. Ce code énonce aussi des critères touchant l'offre de services aux personnes ayant une déficience, depuis l'enregistrement des passagers jusqu'à la récupération des bagages à destination. Quarante présentations ont été reçues et analysées. L'ébauche du code a été modifiée pour tenir compte de ces commentaires et elle a été approuvée par l'Office. L'Office a aussi fait les préparatifs nécessaires en vue du lancement de ce code, en février 1998.

**Transport maritime :** L'Office a rédigé une ébauche finale du code de pratiques traitant de l'accessibilité des traversiers extra-provinciaux, ébauche qu'il diffusera pour fins de commentaires en 1998. Il a aussi préparé des formulaires servant à établir les coûts estimatifs liés à l'intégration des caractéristiques d'accessibilité sur les traversiers et distribué ces formulaires aux exploitants de traversiers.

tous les modes de transport relevant de la compétence fédérale sont des aspects importants du mandat de l'Office. Conformément à la politique gouvernementale consistant à apporter des changements par des moyens autres que la réglementation, l'Office examine d'autres solutions que la réglementation. À ce titre aussi, il élabore, ou a déjà introduit, des codes de pratiques relatifs au transport aérien, ferroviaire et maritime.

## Codes de pratiques

**Transport aérien :** Ce code, rendu public en novembre 1996, porte sur l'accessibilité des personnes ayant une déficience à bord des aéronefs de 30 sièges ou plus. Le code établit les critères concernant la signalisation, l'éclairage, les escaliers, les planchers, l'espace pour les animaux aidants, les indicateurs tactiles de rangées, la communication des annonces, les accoudoirs mobiles, les toilettes, les fauteuils roulants de bord, et l'espace de rangement dans la cabine pour les fauteuils roulants manuels. On prévoit que la majorité des critères du code seront appliqués d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 1999, et la totalité des critères, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2002. En 1997, on a concentré les efforts sur l'établissement de données de référence qui serviront dans l'avenir à évaluer les améliorations apportées à l'accessibilité des aéronefs. Avant la fin de 1997, la majorité des 19 transporteurs visés par le code avaient fourni les renseignements demandés.

## Sanctions administratives pécuniaires :

Certaines dispositions de la Loi sur les transports au Canada prévoient la mise en place d'un système de sanctions administratives pécuniaires (SAP). En 1997, l'Office a rédigé l'ébauche d'un *Règlement sur les dispositions désignées*, comportant une grille des dispositions désignées assorties de leur sanction maximale. La grille préliminaire proposée désigne 31 dispositions de la Loi, 175 autres dispositions du *Règlement sur les transports aériens* ainsi que 7 du *Règlement sur la formation du personnel* visant les exploitants de terminaux de tous les modes de transports.

Même si l'entrée en vigueur de ce règlement permettra d'imposer des sanctions allant jusqu'à 5 000 \$ pour une personne physique et 25 000 \$ pour une personne morale qui enfreint toute disposition désignée, le système proposé comprend aussi une échelle graduée de sanctions pour tenir compte de la fréquence et de la gravité du manquement. La première mesure proposée en vertu du processus sera une lettre d'avertissement. Toutes les sanctions administratives pécuniaires pourront être revues par le Tribunal de l'aviation civile. Ce règlement élargira la gamme d'options disponibles dans l'application de la Loi et de ses règlements afférents.

Le 8 juillet 1997, l'Office a fait parvenir un document de consultation à ce sujet à quelque 2 000 parties intéressées et a par la suite reçu 17 présentations écrites. Le personnel de l'Office a rencontré des membres de l'Association canadienne du transport aérien, le 25 novembre suivant, et les représentants

des aéroports, le 8 décembre 1997.

Entre-temps, l'Office a amorcé la rédaction d'un manuel décrivant la politique et les procédures à suivre dans l'application du système de SAP. On consultera encore les parties intéressées.

## 2.4 Accessibilité pour les personnes ayant une déficience

Au cours de 1997, l'Office a mis en œuvre plusieurs mesures liées à son mandat, pour faire en sorte que les personnes ayant une déficience aient accès aux modes de transport relevant de la compétence fédérale sans rencontrer d'obstacle abusif à leur déplacement. L'Office réalise cet objectif par le biais de règlements, de lignes directrices, de communications avec les voyageurs et les transporteurs, de même qu'en statuant sur les plaintes. En 1997, l'Office a rendu des décisions ayant une portée significative et pris d'importantes mesures pour mettre en œuvre les codes de pratiques. Il a aussi poursuivi ses progrès constants aux chapitres des consultations, des réunions avec les comités et de la recherche de consensus dans l'élaboration de nouvelles normes.

## Pouvoirs réglementaires et mesures de coopération

L'élaboration de règlements relatifs à l'accessibilité et la surveillance de leur application à



## Greyhound

En juillet 1996, avant l'entrée en vigueur des exigences touchant la santé financière, Greyhound Air, un transporteur exploité par Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. et Greyhound Canada Transportation Corp. lançait l'acquisition intérieure. En 1997, Laidlaw Inc. faisait l'acquisition de Greyhound Canada Transportation Corp., sous réserve qu'elle cesse d'exploiter ses services aériens. En conséquence, tous ces services ont cessé en septembre 1997.

soumettre leurs commentaires avant le 10 décembre 1997. (On a prolongé ce délai pour ceux qui en ont fait la demande.) Les modifications proposées ont reçu une importante couverture médiatique défavorable en décembre 1997, en raison de la perception erronée qu'elles visaient à accroître la réglementation des vols affrétés. Suite à cela, l'Office a reçu plusieurs autres présentations, pour un total de 180, dont la majorité portaient principalement sur l'élimination des barrières aux vols affrétés.

On a tenu des réunions avec les parties intéressées pour leur permettre de développer leurs interventions. Des responsables du gouvernement, entre autres de Transports Canada, des Affaires étrangères et du Commerce international, et d'Industrie Canada ont été invités à ces réunions à titre d'observateurs. L'Office analysera les questions soulevées lors de ces réunions et proposera un mode d'action par rapport à chacune.\*

\* Le ministre des Transports a annoncé, en mars 1998, que la politique relative aux vols affrétés internes pour le transport de passagers ferait l'objet d'un examen qui aura une incidence sur la modification du *Règlement sur les transports aériens*.

## Un simple coup de fil suffit

En 1997, l'Office a reçu, par l'entremise de sa ligne 1-800, 1 201 appels de la part de consommateurs préoccupés. Parmi ceux-ci, 237 provenaient de voyageurs qui désiraient obtenir de l'aide en vue de régler des différends avec des transporteurs au sujet de problèmes survenus lors d'un voyage. Les autres appels provenaient de personnes ayant des demandes d'information précise sur les voyages, désirant obtenir la brochure *Prenez l'air averti*, ou s'enquérant de l'avancement de leurs dossiers. De plus, 162 appels ont été reçus au sujet de Vistajet mettant fin à ses activités, et 10 au sujet de Greyhound Air.

Afin de sensibiliser davantage le public au rôle de l'Office en matière de plaintes des consommateurs, il a pris part à trois expositions touristiques et commerciales en 1997. Par exemple, l'Office avait un kiosque au salon international de l'aéronautique à Abbotsford (C.-B.) au mois d'août. Le kiosque a attiré un nombre considérable de transporteurs, de fabricants d'aéronefs et de consommateurs et a permis d'accroître la sensibilité du public aux activités de l'Office dans le domaine du transport aérien. L'Office a également distribué quelque 15 000 exemplaires de *Prenez l'air averti*.

## Initiatives touchant la réglementation

### Modifications aux Parties III à VI du

#### *Règlement sur les transports aériens :*

En 1997, l'Office a proposé des modifications visant à rationaliser et à moderniser la Partie III (Vols affrétés internationaux) du *Règlement sur les transports aériens* (RTA) ainsi qu'à apporter au Règlement certaines autres modifications mineures.

La proposition de règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 11 octobre 1997. L'Office a aussi avisé les parties intéressées du projet de règlement et les a invité à

247 infractions. On a aussi mené 22 enquêtes auprès de transporteurs ou de personnes soupçonnés d'exploiter illégalement des services aériens au Canada. Les enquêtes ont mis à jour huit infractions. Des trois cas qui ont fait l'objet d'un procès, l'un d'eux a mené à une condamnation et les deux autres, à un acquittement. L'un de ces deux cas d'acquittement fait l'objet d'un appel.

## Plaintes des consommateurs

Au cours de la période visée par le rapport, l'Office a traité 21 plaintes qui lui avaient été soumises en 1996, en a reçu 130 nouvelles et réglé 134. Les 17 plaintes non réglées ont été reportées en 1998. Les sujets des plaintes

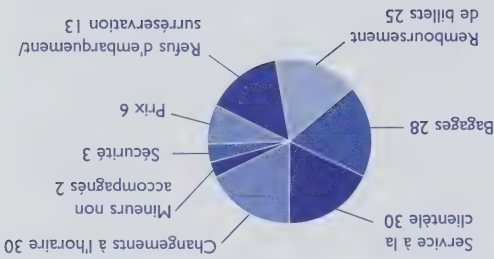
comprenaient l'insatisfaction des passagers suite à des retards à l'horaire; le service désigné par le personnel des lignes aériennes; l'indemnisation versée pour les bagages en retard, perdus ou endommagés; les restrictions s'appliquant à certains billets; le refus d'embarquement; la surréservation; et les prix. Dans trois cas, l'Office a trouvé que les transporteurs n'avaient pas respecté les conditions de transport énoncées dans les tarifs et leur a ordonné de se conformer à ces conditions dans l'avenir.

Dans plusieurs cas, l'insatisfaction des passagers découle d'un manque d'information à propos de toutes les conditions de transport énoncées dans les tarifs. Bien que les billets des passagers indiquent les conditions générales du transport — telles que le montant d'indemnisation dans certaines

situations, les restrictions relatives aux bagages, la responsabilité du transporteur et les restrictions visant les prix — les conditions particulières n'y figurent pas. C'est pourquoi le voyageur ne prend souvent connaissance de celles-ci qu'après avoir soumis une plainte. Pour mieux informer les voyageurs, l'Office a publié une brochure intitulée « Prenez l'air averti » qui contient des renseignements utiles sur les voyages à destination et en provenance du Canada de même qu'à l'intérieur du pays. Cette brochure explique aux voyageurs comment faire face à certaines situations, par exemple si on leur refuse l'embarquement, lors de retards et d'annulations de vols ou encore en cas de perte de bagages. L'Office fait une large promotion et une grande diffusion de cette brochure.

Figure 1 : Plaintes des consommateurs

(Nombres de plaintes résolues par type)



Le personnel de l'Office examine les tarifs internationaux au moment de leur dépôt ou de leur modification pour en vérifier la conformité avec les lois et les politiques gouvernementales canadiennes ainsi qu'avec les accords bilatéraux pertinents. En 1997, le personnel de l'Office a revu 9 843 dépôts de tarifs. Les demandes d'autorisations spéciales désignent les demandes des transporteurs pour le dépôt de nouveaux tarifs ou la modification de tarifs existants, lorsque la période de préavis est inférieure à celle prévue dans l'accord bilatéral ou le *Règlement sur les transports*

#### Plaintes présentant un intérêt particulier

- Les Lignes aériennes Canadien ont déposé une plainte concernant les prix fixés par Delta Air Lines pour le transport entre la Russie et le Canada, lesquels étaient inférieurs aux prix applicables aux Lignes aériennes Canadien. L'Office a conclu que les prix de Delta n'étaient pas conformes aux droits consentis aux lignes aériennes américaines en vertu de l'accord de services aériens entre le Canada et les États-Unis. En conséquence, l'Office a rejeté les prix applicables.
- Le Primate Research Centre and Wildlife Reserve of Barbados, Inc. a déposé une plainte à la suite du refus d'Air Canada de transporter des singes destinés à la recherche médicale ou à la vivisection. L'Office a conclu que ce refus n'était pas conforme aux conditions de transport figurant dans le tarif d'Air Canada et que la ligne aérienne avait ainsi contrevenu au paragraphe 110(4) du *Règlement sur les transports aériens*. L'Office a ordonné à Air Canada de se conformer à l'avenir à cette disposition du *Règlement*.

#### Application de la Loi et des règlements

L'Office doit répondre à ces demandes dans les trois jours ouvrables, à défaut de quoi le nouveau tarif entre automatiquement en vigueur. En 1997, l'Office a traité 6 994 demandes d'autorisations spéciales. En 1997 aussi, l'Office a rendu des décisions suite à 35 plaintes de transporteurs au sujet des tarifs d'autres transporteurs.

**Mise à jour des dispositions sur les tarifs pour les personnes ayant une déficience :** En juillet 1997, l'Office a demandé aux 93 transporteurs qui publient des tarifs pour des services aériens à destination et en provenance du Canada, de soumettre le texte de leur politique sur la détermination des passagers devant voyager avec un accompagnateur. L'Office a aussi demandé aux transporteurs de préciser leur politique sur le transport des personnes ayant une déficience. À la fin de l'année, 44 transporteurs s'étaient entièrement acquittés de ces demandes.

Le programme d'application des règlements de l'Office vise à encourager l'observation volontaire de la Loi sur les transports au Canada, du *Règlement sur les transports aériens* et du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*. Le programme comporte deux volets principaux, soit les inspections périodiques et les enquêtes ciblées. En 1997, l'Office a mené 416 inspections sur le terrain auprès de transporteurs aériens établis au Canada et d'exploitants de terminaux de passagers, aux cours desquelles il a relevé



## Partage de codes

Le partage de codes est un accord conclu entre compagnies aériennes, suivant lequel un transporteur vend des services de transport au moyen de son propre code et numéro de vol, pour des vols réalisés par un autre transporteur aérien. C'est ainsi qu'en 1997, Les Lignes aériennes Canadien International ont étendu la portée de leurs accords avec American Airlines pour la desserte de nouveaux marchés d'Amérique centrale, et avec British Airways, à l'égard de nouvelles villes d'Europe. Air Canada a pour sa part étendu ses accords avec Lufthansa (le Star Alliance) pour la desserte d'autres villes d'Europe, et avec British Midland à l'égard de la Belgique.

Il a précisé la position du Canada en prévision de la réunion de novembre 1997 du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI. Les experts techniques canadiens ont présenté plusieurs exposés de principes au Groupe. Celui-ci a accepté les propositions de restructuration des documents d'orientation se rapportant à la mise en œuvre des normes de l'OACI et a recommandé des pratiques pour le transport des voyageurs ayant une déficience. Le Groupe d'experts a aussi approuvé une proposition canadienne au sujet de la présentation des passeports non assimilables par une machine.

## Tarifs

Les tarifs du transport aérien stipulent les prix, taux, frais et conditions de transport d'un transporteur aérien. Les transporteurs canadiens exploitant des services intérieurs

## Air Club International Inc.

ne sont pas tenus de déposer leurs tarifs auprès de l'Office mais doivent en conserver une copie à leur lieu d'affaires et en permettre la consultation sur demande à leur client-tel et au personnel de l'Office. Les transporteurs exploitant des services aériens transfrontaliers et internationaux, à destination et en provenance du Canada doivent déposer leurs tarifs auprès de l'Office. Cependant, en raison des accords bilatéraux qui ont été négociés, les transporteurs exploitant des services entre le Canada et les États-Unis, et entre le Canada et l'Allemagne, ne déposent que leurs conditions de transport, et non leurs prix, taux et frais.

Ainsi, l'Office a tenu une audience en juin 1997 et a déterminé, entre autres choses, que la licence avait sciemment déposé des renseignements inexacts et trompeurs en 1995 relativement à des demandes de permis d'affrètement. L'Office n'a pas suspendu la licence du transporteur parce que Air Club International Inc. avait mis fin à ses activités au Canada et n'avait pas l'intention de les reprendre avant mai 1998. L'Office a pris note des violations graves qui avaient été commises et indiqué qu'il surveillerait de près les actions du transporteur lorsqu'il reprendrait ses activités au Canada.



## Accords

**Autorité en matière d'aéronautique :** En 1997, le personnel de l'Office a participé aux négociations d'accords bilatéraux avec 16 pays, la Belgique, la Chine, Chili, Cuba, le Danemark, les États-Unis (pour le partage de codes), Fidji, l'Islande, le Koweït, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Russie, la Suède, la Suisse et l'Ukraine. L'Office s'est aussi penché sur des demandes concernant des accords bilatéraux de services aériens et des mesures de coopération entre transporteurs. Sur les 77 demandes traitées au cours de la période visée par le rapport, 50 se rapportaient à des ententes sur le partage de codes, 17 concernaient des cas où le titulaire d'une licence affrétait un aéronef avec équipage d'une autre personne par le biais d'un marché et les 10 autres demandes visaient l'application d'accords bilatéraux ou des autorisations d'accords bilatéraux supplémentaires.

## L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

C'est l'Office qui a la responsabilité première pour les activités de facilitation de l'OACI. Ces activités ont pour objet d'éviter tout délai indu dans l'admission d'aéronefs, d'équipages, de passagers et de fret dans les pays, en particulier en regard des lois touchant l'immigration, la quarantaine et le dédouanement. Le Comité national de la facilitation, présidé par un membre du personnel de l'Office, a

qui proposaient d'exploiter des services aériens intérieurs ou internationaux à l'aide d'aéronefs moyens ou de gros aéronefs. Les examens visaient à déterminer si les demandeurs disposaient ou pouvaient disposer de liquidités au moins égales à tous les coûts de démarrage ainsi qu'aux frais d'exploitation et aux frais généraux pour une période de 90 jours. Ces exigences financières, prévues dans la Loi et dans le *Règlement sur les transports aériens*, permettent de s'assurer que les demandeurs ont une situation financière saine au début de l'exploitation et disposent ainsi de possibilités de réussite raisonnables. Elles aident aussi à réduire au minimum les perturbations dans les services, tout en représentant une importante mesure de protection pour les consommateurs. Dans ce domaine, l'Office a rédigé un *Guide sur les exigences financières*, à l'intention des demandeurs, lequel précise les procédures de respect des exigences.

## Vistajet

Vistajet Inc. a entrepris l'exploitation de services d'aéronefs à réaction en mai 1997 après s'être acquittée de toutes les exigences financières et des autres exigences visant l'entrée sur les marchés de services aériens. L'entreprise dessert au départ les villes d'Ottawa, de Toronto et de Windsor, et a par la suite étendu ses services à Thunder Bay, Winnipeg et Calgary. Le transporteur a mis fin à tous ses services à la mi-septembre de 1997. Sa licence a été annulée le 13 novembre 1997.

exigences du Règlement sur les transports aériens, y compris, le cas échéant, la protection des paiements anticipés reçus des affrèteurs, par le biais de garanties financières.

L'Office dispose d'un service téléphonique en fonction sept jours sur sept pour les situations d'urgence dans les vols d'affrètement survenant après les heures normales de bureau. En 1997, le personnel a traité 201 cas de ce genre.

### Evaluation financière

#### Exigence touchant la propriété canadienne :

En 1997, l'Office a réalisé 114 examens pour assurer que des demandeurs canadiens

intéressés à exploiter des services aériens intérieurs ou des services internationaux réguliers ou à la demande avaient la qualité d'entreprise canadienne telle que définie dans la Loi. Sur ces 114 examens, 15 comportaient des enquêtes importantes du fait que les entreprises étaient soit dotées de structures de propriété complexes, soit que certains de leurs actionnaires minoritaires ou associés n'étaient pas Canadiens et auraient pu exercer un contrôle sur le demandeur.

L'Office a refusé la licence dans un cas, du fait que le demandeur n'était pas Canadien.

**Santé financière :** En 1997, l'Office a reçu les demandes de six demandeurs canadiens

Tableau 10 : Statistiques annuelles, Division des affrètements 1996 et 1997

Catégories		1996	1997
SERVICES PASSAGERS SANS DROIT DE REVENTE (comprend les vols affrétés de passagers sans participation et les services passagers transfrontaliers sans droit de revente)			
SERVICES MARCHANDISES SANS DROIT DE REVENTE (comprend les vols affrétés de marchandises ou de bétail sans participation et les vols transfrontaliers de marchandises)		217	183
SERVICES PASSAGERS AVEC DROIT DE REVENTE comprend :			
• les vols affrétés à but commun (VABC)			
• combinaison de vols affrétés avec réservation anticipée et vols affrétés pour voyage à forfait (VARA/VAFO)			
• vols affrétés pour voyage à forfait (VAFO)			
• vols affrétés avec réservation anticipée (VARA)			
• vols affrétés transfrontaliers de passagers (VAP)		961	983
<b>Autres statistiques :</b>			
Exemptions des dispositions du Règlement visant les services affrétés		344	
Modifications à des programmes de vols affrétés approuvés		395	

Tableau 7 : Autorisations de licences détenues

Tableau 7 : Autorisations de licences détenues										
Nationalité		Canadienne			Améri- caine		Autre		Total	
Service	Catégorie	Petit	Moyen	Grand	Tout- cargo	Total		Améri- caine	Autre	Total
Interieur	à la demande	864	29	14	29	936				
		398	24	15	23	460	767	73		
		10	26	67	3	106	65	47		
International	régulier									
Total au 31 déc. 1997										
1 502										
832										
120										
2 454										

(Pour comparaison, le total au 31 décembre 1996 était de 3 326)

(Pour comparaison, le total au 31 décembre 1996 était de 3 326)

Tableau 8 : Délivrance de licences aériennes

Type de demandes :		Mesures	
		Du 1 <sup>er</sup> juillet 1996 au 31 déc. 1996	
		complétées en 1997	
1. Type de demandes :			
Nouvelles licences	78	217	
Modifications	6	152	
Suspensions	13	358	
Annulations	57	159	
Rétablissements	17	93	
Exemptions	32	67	
Autres	15	25	
2. Mesures initiées par l'Office :			
Suspensions	169	322	
Annulations	62	333	
Rétablissements	35	62	
Total	484	1 788	

768 licences à des transporteurs du Canada, des E.-U. ou d'autres pays, en remplacement de 2 063 licences de l'ONT. Le tableau 9 présente une ventilation de ces activités selon la nationalité du transporteur.

## Services d'affrètement

Un service d'affrètement se définit comme un service à la demande exploité en vertu d'une entente contractuelle entre un transporteur aérien et un ou plusieurs affrétteurs voyageurs. Les transporteurs détenant une licence pour un service international à la demande doivent obtenir un permis-programme de l'Office pour l'exploitation d'un vol ou d'une série de vols affrétés à partir du Canada à destination de tout pays étranger. Ce processus de délivrance de permis vise à assurer que les transporteurs aériens exploitant des vols d'affrètement se conforment aux

Tableau 9 : Délivrance de licences de remplacement

1996		1997		Total	
n.d.	410	n.d.	261	n.d.	768
n.d.		n.d.		n.d.	1 354
Transporteurs canadiens		Transporteurs américains		Autres transporteurs étrangers	

**Tableau 6 : Nationalité des transporteurs aériens**

Transporteurs détenant une licence de l'OTC au 31 déc. 1996	Transporteurs détenant une licence de l'OTC au 31 déc. 1997	Transporteurs détenant une licence de l'ONT devant être remplacée au 31 déc. 1997
Canadiens	1 020	890
Américains	791	774
Autres nationalités	91	91

des modifications au *Règlement sur les transports aériens* qui visent à rationaliser et à simplifier le régime réglementaire, en particulier pour le service international affrété. À la fin de 1997, l'Office avait terminé les consultations informelles avec les parties intéressées sur l'élaboration d'un système de sanctions administratives pécuniaires.

**Delivrance de licences aux transporteurs aériens**

L'Office délivre des licences pour l'exploitation des services de transport aérien intérieurs et internationaux par des transporteurs canadiens et étrangers. Cette fonction vise les licences délivrées à des demandeurs canadiens pour des services intérieurs et les licences accordées à des demandeurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services internationaux à destination ou en provenance du Canada. Le tableau 8 donne un aperçu des principales activités du programme de délivrance de licences aux transporteurs aériens. Outre les activités décrites ci-dessus, l'Office a eu recours, en 1997, à des ressources transitaires pour la délivrance de

**Cabotage, pilotage et accès aux chemins de fer :** Ces séances ont porté principalement sur les questions entourant le transport maritime. Elles constituaient des tribunes où on a pu soulever des questions et préoccupations au sujet de la *Loi sur le cabotage*, de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi maritime du Canada* proposée, en rapport avec le service ferroviaire, l'accès concurrentiel aux chemins de fer et le processus d'arbitrage. Les séances, tenues en mai 1997 à Halifax (Nouvelle-Écosse) et Saint John (Nouveau-Brunswick), regroupaient des représentants des organisations d'expéditeurs, des sociétés portuaires, des transporteurs maritimes et ferroviaires ainsi que des équipes de rédaction de journaux.

**2.3 Transport aérien**

L'Office est l'autorité canadienne investie du pouvoir de délivrer des licences de services aériens intérieurs et internationaux. L'Office est aussi l'autorité canadienne en matière d'aéronautique pour les questions qui relèvent de sa compétence et est chargé de l'application de la Loi et de ses règlements afférents. En outre, l'Office élabore présentement



de la *Loi sur les transports au Canada*, prendre des règlements au sujet des termes et conditions de l'interconnexion, des zones tarifaires et des prix par wagon. L'Office doit examiner le règlement sur l'interconnexion lorsque les circonstances le justifient, et au moins une fois tous les cinq ans après l'adoption du règlement. Lors de l'examen du règlement, aux fins du calcul des prix de 1997, on a tenu compte de l'article 112 de la Loi, une nouvelle disposition prévoyant que les prix et conditions fixés par l'Office « doivent être commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties ».

L'Office a organisé des séances de consultation à Edmonton (Alberta), Winnipeg (Manitoba) et Hull (Québec), en janvier 1997, au sujet des effets de cette disposition sur les méthodes actuelles d'établissement des prix. Trente-cinq parties ont participé à ces réunions, dont des représentants des chemins de fer, des organisations d'expéditeurs, des compagnies céréalières, des sociétés portuaires et des gouvernements provinciaux. Après avoir étudié les commentaires formulés sur les modifications proposées au règlement, l'Office a publié des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* du 10 décembre 1997.

**Infrastructure ferroviaire :** Des réunions ont été organisées en mai et en juin 1997, à Halifax (Nouvelle-Écosse), Saint-John (Nouveau-Brunswick) et Toronto (Ontario), pour poursuivre le travail entrepris en 1996 en vue d'informer les compagnies de chemin de fer, les gouvernements provinciaux, les

organisations municipales et les entreprises de services publics des conséquences qu'entraînent les changements à la législation et du rôle de l'Office dans ce domaine. De plus, l'Office était représenté lors des expositions municipales d'Ottawa, en juin, et de Moncton et Vancouver, en octobre 1997.

**Activités entourant les chemins de fer**

**d'intérêt local :** En février 1997, l'Office a organisé, en collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada, une réunion en table ronde lors de laquelle il a pu entendre des exposés de la part des chemins de fer de la classe I et de plusieurs chemins de fer d'intérêt local au sujet des facteurs à prendre en compte pour bien réussir la mise en place de nouveaux chemins de fer d'intérêt local et à propos d'autres sujets de préoccupations. D'autres ministères et organismes fédéraux ont aussi participé à la réunion.

Au nombre des questions discutées figuraient la nécessité d'un niveau de trafic suffisant sur les lignes offertes à des fins de transfert, le besoin de mettre en place un plan d'entreprise exhaustif pour le nouveau chemin de fer, le degré de collaboration entre les transporteurs de la classe I et les nouveaux chemins de fer d'intérêt local ainsi que l'expertise requise pour démarrer ce type d'exploitation. On a aussi discuté du besoin d'harmoniser les régimes de réglementation fédéral et provinciaux et de faire connaître les exemples de collaboration fructueuse entre les gouvernements au chapitre de la sécurité des chemins de fer.

été mises en œuvre telles que publiées, aucune opposition n'ayant été déposée.

## Nouvelles responsabilités découlant de la

### *Loi maritime du Canada*

La *Loi maritime du Canada* proposée comprend un nouveau mécanisme de résolution des différends en matière de redevances portuaires. En vertu de cette loi, l'Office ferait enquête sur les plaintes voulant qu'une redevance établie par une administration portuaire canadienne comporte une distinction injustifiée. L'Office communiquerait ses conclusions à l'administration portuaire, qui serait tenue d'agir en conséquence.

Cette proposition législative, le projet de loi C-9, a été adoptée par la Chambre des communes à la suite de modifications apportées par le Comité permanent des transports. À la fin de l'année, la Loi avait été soumise au Sénat.

## 2.2.5 COMMUNICATIONS AVEC

### L'INDUSTRIE

L'Office a tenu, tout au cours de 1997, des consultations informelles avec des représentants des industries ferroviaire et maritime sur diverses questions telles que les droits d'interconnexion, l'infrastructure ferroviaire et les demandes touchant le cabotage et le pilotage.

## Règlement sur l'interconnexion du trafic

**ferroviaire :** L'Office des transports du

Canada peut, conformément à l'article 128

à l'égard de la proposition du 22 mars 1997 la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard, des oppositions de Kent Line Ltd. et de l'Association des armateurs canadiens, ainsi que des interventions de la Fédération maritime du Canada et de McCain Fertilizers Ltd. Les préoccupations exprimées portaient sur le fait que cette proposition tarifaire représenterait un fardeau inutile et excessif pour l'industrie du transport maritime, qu'elle consentirait un avantage excessif aux modes de transport concurrents et qu'elle amènerait une augmentation excessive du prix des marchandises pour les consommateurs de l'Île-du-Prince-Édouard. L'Office a fait connaître sa décision le 30 juillet 1997, déterminant que a) la redevance proposée pour les services d'un pilote lorsque aucun bateau de pilotage n'est utilisé n'était pas considérée préjudiciable à l'intérêt public, et b) que la redevance proposée pour les services d'un pilote et d'un bateau de pilotage soit remplacée par une redevance moins élevée telle que prescrite par l'Office.

Dans le cas de la proposition tarifaire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique du 18 octobre 1997, l'Office a reçu des oppositions de Point Tupper Marine Services Ltd. et de la Fédération maritime du Canada, oppositions qui se limitaient aux redevances proposées pour le district du Cap-Breton et plus particulièrement à l'augmentation applicable au détroit de Canso. Cette enquête se poursuit en 1998.

Les deux autres propositions tarifaires ont

vises et modifications, et 4 modifications à des accords de base. Aucune nouvelle conférence n'a été constituée et aucune n'a été dissoute au cours de la période visée. En 1997, l'Office n'a reçu aucune plainte en vertu de la *LDCM* de 1987.

### Pilotage maritime

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, les administrations de pilotage doivent publier toute augmentation de tarif proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Toute personne estimant que le tarif proposé porte atteinte à l'intérêt public peut signifier son opposition à l'Office. Le tableau 5 présente les administrations de pilotage qui ont publié des projets de règlements visant la modification de leurs tarifs de pilotage dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours de 1997. L'Office a enquêté sur les deux propositions tarifaires de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. L'Office avait reçu,

canadienne et elle l'élargit graduellement afin d'y ajouter ce secteur de l'industrie.

**Réduction du temps de traitement des demandes :** En 1997, l'Office a réduit le temps de traitement moyen de toutes les demandes, en améliorant le délai requis pour l'émission des Avis aux exploitants canadiens, délai qui est passé de quatre jours à un. En outre, l'Office a pris des mesures pour mieux répondre aux besoins de l'industrie qui veut avoir recours à des navires étrangers, dans de courts délais et de manière urgente. L'Office permet maintenant aux demandeurs de communiquer directement avec les exploitants canadiens, qui confirment à leur tour la non-disponibilité de leurs navires à l'Office, ce qui réduit le temps nécessaire à l'industrie pour répondre aux demandes.

**Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM) :** L'Office a reçu environ 3 800 pages de tarifs, à 269 contrats de ser-

**Tableau 5 : Augmentations de tarif de pilotage proposées**

22 mars 1997	Administration de pilotage de l'Atlantique	Proposition de redevances de pilotage pour le nouveau secteur de pilotage obligatoire du pont de la Confédération (opposition signifiée)
27 septembre 1997	Administration de pilotage du Pacifique	Proposition d'augmentation globale de 2 p. 100, à quelques exceptions près, et faibles augmentations d'autres redevances connexes
4 octobre 1997	Administration de pilotage des Laurentides	Proposition d'une nouvelle mesure à deux volets, soit une augmentation de 5 p. 100 le 1 <sup>er</sup> janvier 1998 et augmentation de 3 p. 100 le 1 <sup>er</sup> janvier 1999
18 octobre 1997	Administration de pilotage de l'Atlantique	Augmentation proposée de certaines redevances, diminution d'autres redevances et aucun changement pour le reste (opposition signifiée)



**Loi sur le cabotage :** En 1997, l'Office a reçu

106 demandes d'utilisation de navires

étrangers en eaux canadiennes. Dans 87 cas,

l'Office a déterminé qu'aucun navire canadien

adapté à la demande n'était disponible; dans

quatre cas, il a déterminé qu'un navire

canadien adapté était disponible; et, dans un

cas, que des navires canadiens adaptés étaient

disponibles pour toutes les activités pro-

posées, sauf une. Dans dix cas, les deman-

deurs ont retiré leur demande. Dans quatre

cas, les demandes seront reportées en 1998.

Deux décisions ont fait l'objet d'une révision

en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les trans-*

*ports au Canada.*

**Demandes présentant un intérêt particulier :**

■ En juillet 1997, l'Office a reçu une demande

de la Lydon Dredging and Construction

Company, Ltd., pour l'utilisation de deux

navires américains, soit une drague autopor-

teuse aspirante à éblins trainantes et une

vedette de bathymétrie, pour le dragage

d'entretien du chenal maritime de Grande-

Entrée, aux Îles-de-la-Madeleine (Québec).

Dans sa décision du 13 août 1997, l'Office a

indiqué qu'en raison des restrictions s'appli-

quant au matériel dans le permis environ-

nemental délivré pour ce projet, il n'y avait

pas de navire canadien adapté et disponible

pour l'exécution des travaux. L'Office a par

la suite rejeté deux demandes de révision de

la décision, en indiquant n'avoir relevé aucun

fait nouveau ni aucune circonstance nouvelle.

■ En septembre 1997, l'Office a reçu une

demande de Intramar Maritime Export

Canada Limited pour l'exploitation d'un

cargo polyvalent hollandais dans la livraison

de produits du bois, de Port-Carter à Trois-

Rivières et Montréal (Québec). La majorité

du transport des produits du bois s'effectue

par navires canadiens. L'Office a émis une

demande de navires canadiens, suite à

laquelle six entreprises canadiennes ont

présenté une offre. L'Office a déterminé

qu'il y avait des navires canadiens disponibles

pour les activités visées et a rendu une

décision à cet effet le 14 octobre 1997. Il a

par la suite rejeté une demande de révision

de cette décision, n'ayant trouvé aucun fait

nouveau ni aucune circonstance nouvelle.

**Nouvelles tendances dans l'utilisation de**

**navires étrangers :** En 1996 et 1997, l'Office

a reçu un plus grand nombre de demandes

pour l'utilisation de navires étrangers pour le

transport de passagers. L'industrie maritime

canadienne est devenue plus consciente de

ces demandes; en conséquence, de plus en

plus d'exploitants s'opposent à l'utilisation de

navires étrangers pour le transport de pas-

sagers, car cela affecte les marchés du loisir et

du tourisme. En outre, plusieurs exploitants

canadiens offrent des services semblables à

l'aide de petits navires de passagers ne figu-

rant pas dans la base de données de l'Office.

L'Office se sert de cette base de données

pour mieux faire connaître l'industrie



L'Office a reçu quatre autres demandes d'arbitrage. Deux de ces demandes ont été retirées à la suite d'ententes conclues par les parties elles-mêmes au cours du processus d'arbitrage.

**Examen du processus d'arbitrage :** L'Office a entrepris une gamme de mesures en 1997 afin d'évaluer et d'améliorer le processus d'arbitrage. L'une de ces mesures consistait à élargir et à mettre à jour la liste d'arbitres de l'Office (au nombre de 123 à la fin de l'année), suite à quoi l'Office a communiqué en septembre 1997 avec les représentants de l'industrie pour obtenir leurs commentaires à ce sujet. Une autre mesure a consisté à élaborer des règles d'arbitrage, une fois l'arbitre choisi, ainsi que des lignes directrices sur la sélection des arbitres. Dans les commentaires formulés par l'industrie, on a mentionné que la sélection des arbitres revêtait une grande importance et que les parties y gagneraient à connaître comment l'Office procède. En vertu du paragraphe 163(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, les règles de procédure de l'Office s'appliquent à l'arbitrage dans les cas où les parties ne peuvent s'entendre sur une autre procédure. C'est pourquoi l'Office met présentement ces règles au point, avec l'apport de parties ayant déjà participé au processus d'arbitrage et celui d'autres intéressés.

fin de l'année, l'arbitrage de cette demande n'était pas encore terminé.

L'Office avait conclu que les prix et conditions précises dans une décision arbitrale ne s'appliquaient qu'au transport de marchandises à l'intérieur du Canada, et non aux États-Unis. L'expéditeur a modifié son offre et présente une nouvelle demande d'arbitrage à l'Office. Un arbitre, choisi par les parties concernées, a rendu sa décision en mai 1997.

En août 1997, l'Office a reçu une demande d'arbitrage d'un expéditeur de Terre-Neuve concernant les taux du transport intermodal entre le Canada continental et Terre-Neuve. La demande d'arbitrage exigeait l'application des taux prévus dans les *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada*. Le transporteur en cause a contesté la demande, en remettant en question l'a-propos du recours au processus d'arbitrage pour l'examen des taux prévus dans les Conditions de l'union. L'Office a conclu que la contestation du transporteur représentait une question préliminaire à l'arbitrage, qui devait être tranchée avant le recours à un arbitre. L'Office a divisé les objections du transporteur en deux volets, le premier portant sur l'admissibilité de la demande au processus d'arbitrage, et le deuxième, sur les questions liées aux Conditions de l'union. En décembre 1997, l'Office a décidé que la demande pouvait être entendue en arbitrage et a invité les parties à présenter leurs conclusions sur les aspects entourant les Conditions de l'union. À la fin de l'année, l'arbitrage de cette demande

## Commission canadienne du blé : Le 14 avril

1997, la Commission canadienne du blé (CCB) a déposé une plainte devant l'Office, alléguant que le Canadien National et le Canadien Pacifique ne s'étaient pas acquittés de leurs obligations relatives au service et qu'en conséquence, la CCB avait subi ou subirait des pertes considérables. La CCB alléguait plus précisément que le CN et le CP n'avaient pas fourni les services aux niveaux établis précédemment pour le déchargement de blé et d'orge à Vancouver et à Prince Rupert, (C.-B.), ainsi qu'à Thunder Bay, (Ontario). La Commission alléguait également que les compagnies n'avaient pas respecté les délais de livraison de blé et d'orge destinés aux ports de l'Est du Canada et pour l'approvisionnement de wagons pour le transport de blé et d'orge destinés aux États-Unis.

Une audience publique, initialement prévue en août 1997, devrait avoir lieu le 30 mars 1998 à Saskatoon (Saskatchewan). L'audience initiale a dû être reportée en raison d'une contestation juridique et des difficultés ultérieures à fixer des dates d'audience convenant à toutes les parties.

## Processus d'arbitrage (*Loi sur les transports au Canada, Partie IV*)

En 1997, l'Office a reçu six demandes d'arbitrage.

L'un de ces cas était une demande modifiée soumise par un expéditeur forestier de l'Est du Canada. Dans une décision antérieure,

l'origine du différend consistait à déterminer si la décision de l'arbitre permettrait à EFPL de se prévaloir des prix spécifiés pour les

points de destination canadiens dans le cas du transport transfrontalier. L'Office a déterminé que le CN ne pouvait imposer de restriction empêchant EFPL de se prévaloir des prix pour le transport vers des points de destination canadiens qui étaient spécifiés dans son offre; l'Office a demandé au CN de transférer les marchandises à un autre transporteur aux fins de son acheminement aux États-Unis. Le CN a déposé par la suite une demande d'examen de la décision du

17 juillet et s'est aussi adressé à la Cour d'appel fédérale pour interjeter appel de cette décision. Le 14 novembre, l'Office a rendu une décision indiquant qu'il n'y avait pas de faits ou de circonstances justifiant une révision de sa décision antérieure. L'Office a déterminé que la décision concernant les points de destination canadiens s'appliquait aussi aux points américains mentionnés dans la décision de l'arbitre, compte tenu du fait qu'elle n'imposait aucune restriction quant à l'application des prix prescrits pour les points canadiens relativement au trafic transfrontalier. Cependant, elle ne pouvait s'appliquer aux points non mentionnés dans l'offre, tels que Huntington. En décembre, EFPL a déposé une autre demande pour que l'Office modifie sa décision de novembre. À la fin de l'année, cette question et les procédures touchant l'appel devant la Cour fédérale étaient en instance.

I et de classe II en 1997 totalisent environ 6,7 millions de dollars.

## 2.2.3 PLAINTES SUR LES TRANSPORTS FERROVIAIRE ET MARITIME

En 1997, les divisions de l'Office chargées des transports ferroviaire et maritime ont consacré beaucoup de temps à informer les usagers de ces services des droits que leur confère la Loi, et ont poursuivi le traitement des plaintes reçues. Deux de ces plaintes revêtent une importance toute particulière :

**Eagle Forest Products Limited Partnership :** À la suite d'une décision arbitrale visant Eagle Forest Products Limited Partnership (EFPL) et Canadien National, EFPL a déposé une demande auprès de l'Office pour que celui-ci ordonne au CN de livrer les marchandises aux conditions des connaissances et lui ordonne aussi, conformément au paragraphe 165(3) de la *Loi sur les transports au Canada*, d'inscrire dans un tarif les prix et conditions décidés par l'arbitre le 30 mai 1997.

L'Office a déterminé que la demande concernait l'application de la décision de l'arbitre. Il a aussi émis un arrêté provisoire et, dans une décision subséquente du 17 juillet 1997, a ordonné au CN de livrer sans tarder les marchandises offertes en transport et de publier de nouveaux tarifs conformes à la décision de l'arbitre. Dans cette décision, l'Office indiquait que le point essentiel à

calculs viennent appuyer des activités visées par la réglementation, comme la résolution des différends au sujet des prix. Les chemins de fer de classe I et de classe II s'en servent également pour préciser les rajustements impayés de leurs demandes de subventions respectives visant les embranchements et les voyageurs.

En 1997, le personnel de l'Office a fait des présentations à des représentants de la Chine, de l'Indonésie et du Mexique, pays dont les gouvernements avaient exprimé un intérêt face au processus d'établissement des coûts de l'Office.

## Paiements de subventions aux chemins de fer

L'Office a la responsabilité de finaliser les demandes de subventions en instance faites en vertu de dispositions législatives antérieures (soit l'article 178 de la *Loi de*

*1987 sur les transports nationaux* et l'article 270 de la *Loi sur les chemins de fer*). L'Office traite aussi les demandes de subventions pour les services marchandises et les services voyageurs admissibles qui existaient avant le 30 juin 1996, dans le cadre du programme de

transition qui devrait prendre fin en 1998.

L'Office analyse les demandes et vérifie les données financières et opérationnelles

soumises à l'égard de chaque ligne dont l'exploitation, selon le chemin de fer, a amené une perte. Un processus semblable a été institué pour les demandes de subventions des services ferroviaires voyageurs. Les sub-



### Coût en capital

Le coût du capital correspond au rendement attendu par un investisseur par rapport à un investissement, et est reconnu comme une dépense d'exploitation ferroviaire dans la Loi. L'Office approuve chaque année les taux du coût en capital qui aideront à fixer les prix de transport du grain de l'Ouest, les prix d'interconnexion, les frais variables des prix de ligne courrentiels et d'autres éléments du calcul des frais ferroviaires. Le coût en capital sert à rembourser aux chemins de fer leurs frais de financement, soit ceux de la dette et du financement par actions. Le coût de la dette correspond à l'intérêt versé sur les obligations. Pour calculer le coût en capital-actions, ou le rendement auxquels les investisseurs s'attendent, on effectue des analyses techniques à partir de divers modèles financiers, en tenant compte de l'évaluation des risques et d'autres relations techniques.

eu pour effet de hausser le taux du coût en capital en vertu du règlement.

Prairie Pools Inc. et les provinces de

l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan se sont objectées à ce changement, et ont demandé au gouverneur en conseil de l'annuler. En septembre 1997, le gouverneur en conseil, à la recommandation du ministre des Transports, a rendu une décision qui maintient celle de l'Office.

### Autres questions relatives au calcul des frais et à l'analyse statistique

L'Office a aussi établi d'autres coûts en 1997, soit le coût unitaire des chemins de fer, le taux d'amortissement, le taux du coût en capital et l'indice de prix approuvés. Ces

d'autres statistiques. L'élimination des subventions aux chemins de fer a amené l'Office à revoir ses besoins documentaires, ce qui, en retour, influe sur les rapports préparés par les chemins de fer en vertu de la CUC ainsi que sur le calcul des frais des activités ferroviaires. Le règlement sur le calcul des frais précise les éléments et les facteurs à prendre en compte pour le calcul des frais ferroviaires, notamment le calcul du coût en capital et de l'amortissement. L'Office examine et vérifie aussi certains systèmes comptables et statistiques d'exploitation des chemins de fer de compétence fédérale, pour veiller au respect des lois en vigueur et à la présence de données qui soient uniformes et compatibles aux fins de l'établissement des coûts. Au cours de la période visée par le rapport, les vérificateurs ont mené 67 projets.

### Coût en capital

En août 1996, faisant suite aux changements apportés à la structure de l'industrie du transport ferroviaire et à d'importantes modifications législatives, l'Office a entrepris l'examen de sa méthode d'établissement des taux du coût en capital. Elle a reçu des présentations des parties intéressées en octobre 1996, a tenu une consultation publique en janvier 1997 et a fait connaître sa décision en mars 1997.

Le changement le plus important apporté à la méthode concerne l'élimination des rajustements pour la réduction des risques visant le transport du grain auparavant prévus dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cela a



prix, passés et prévus, de la main-d'œuvre, du carburant, du matériel et des investissements; de l'analyse et de la vérification qu'elle fait de ces présentations; et des prévisions préparées par son personnel au sujet des variations des prix pour la main-d'œuvre, le carburant, le matériel et les investissements. L'Office rédige ensuite un rapport qui sert à la consultation des intéressés, laquelle est suivie de l'établissement du barème annuel le ou avant le 30 avril.

## Consultations sur l'efficacité du transport du grain de l'Ouest

À l'automne de 1996, un groupe consultatif formé de représentants de Transports Canada, d'Agriculture et Agroalimentaire Canada et de l'Office des transports du Canada a rencontré les représentants de l'industrie pour discuter de l'examen, prévu pour 1999, de la législation touchant le transport et la manutention du grain, tel que le prévoit l'article 155 de la *Loi sur les transports au Canada*.

Entre janvier et mars 1997, le groupe a rencontré des intervenants de l'industrie au sujet de catégories particulières de données, en vue d'établir les exigences de renseignement touchant l'examen de 1999 sur le règlement relatif au transport du grain. Une version préliminaire du règlement de Transports Canada relatif aux données sur le grain a été produite pour fins de discussion; le règlement proposé a été publié dans la *Gazette du Canada* en décembre 1997.

En juillet 1997, les ministres des Transports et de l'Agriculture et Agroalimentaire ainsi que la Commission canadienne du blé ont rencontré des intervenants de l'industrie céréalière pour discuter de l'efficacité du système canadien de transport et de manutention du grain. On a alors convenu qu'un examen exhaustif du système devait être réalisé. En décembre 1997, le Ministre a chargé Monsieur le juge Willard Z. Estey de mener cet examen, en y incluant l'évaluation de tous les aspects du système, tels que les questions d'ordre institutionnel, législatif, réglementaire, matériel et opérationnel.

## Calcul des frais ferroviaires et questions de vérification

En 1997, l'Office a poursuivi ses travaux avec les chemins de fer en vue de simplifier les exigences en matière de rapports visant la Classification uniforme des comptes (CUC). Diverses mesures d'amélioration du processus d'établissement des frais ont aussi été mises en œuvre, ce qui a eu pour effet de réduire les lourdes exigences touchant les rapports tout en garantissant un processus juste et raisonnable. L'Office publiera à nouveau la CUC en 1998.

L'Office établit la CUC et le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* aux fins du calcul des frais ferroviaires des activités réglementées. Les chemins de fer de compétence fédérale utilisent la CUC pour faire rapport, à l'Office et à Statistique Canada, sur leurs dépenses et leurs recettes d'exploitation et sur

## 2.2.2 ÉTABLISSEMENT DES COÛTS ET DES TAUX

### Barème applicable au transport du grain de l'Ouest destiné à l'exportation

Chaque année, l'Office mène des consultations auprès des parties intéressées afin de définir avant le 30 avril, conformément à la Section VI, Partie III de la Loi, le barème annuel qui s'appliquera au transport du grain de l'Ouest destiné à l'exportation pour la campagne agricole suivante. Les compagnies de chemin de fer peuvent exiger moins que le barème annuel.

Le barème annuel de la campagne 1997-1998, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1997, était de 2 p.100 plus élevé que le précédent. Pour une distance typique comprise entre 1 642 et 1 680 kilomètres, le taux maximum pour une tonne de grain a été fixé à 34,78 \$, soit 0,69 \$ de plus que le taux précédent.

Le transport du grain de l'Ouest assujéti à ces taux comprend les expéditions destinées à l'exportation par les ports de la côte Ouest, de même que par ceux de Churchill (Manitoba) et Thunder Bay ou Armstrong (Ontario); les expéditions destinées aux États-Unis et transitant par Thunder Bay ou Armstrong; ainsi que les expéditions intérieures transitant par Thunder Bay ou Armstrong, pour la portion du transport jusqu'à Thunder Bay ou Armstrong.

Pour déterminer les taux maximums, l'Office tient compte des présentations des compagnies de chemin de fer au sujet des

chemin de fer a respecté la procédure prescrite dans la Section V de la Loi; que la compagnie de chemin de fer est réputée avoir fait une offre adéquate si elle offre de céder tous ses intérêts dans la ligne à leur valeur nette de récupération ou moins, et que l'acceptation de cette offre est valide si un gouvernement a accepté tous les intérêts offerts à leur valeur nette de récupération ou moins. Aucune condition faisant partie de l'offre ou de l'acceptation de celle-ci ne peut faire échec à cette offre ou cette acceptation, conformément à l'article 145 de la Loi; dans ce cas, aucune des conditions n'était contraire à l'esprit de la Loi, qui consiste à garantir un processus adéquat pour le transfert de lignes de chemin de fer à des gouvernements pour leur usage, à leur valeur nette de récupération ou moins; que les obligations d'une compagnie de chemin de fer à l'égard de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer demeurent jusqu'à la date à laquelle le transfert est complet.

On trouvera à l'appendice 1 de ce chapitre la liste des lignes de chemin de fer transférées ou dont l'exploitation a cessé entre la promulgation de la Loi, le 1<sup>er</sup> juillet 1996 et le 31 décembre 1997.

Tableau 4 : Transfert et cessation de lignes de chemin de fer

Décisions sur ce qui constitue une voie de chemin de fer	2 demandes traitées, visant 15,8 kilomètres de voies
Avis de cessation d'exploitation	14 demandes reçues
Détermination de la valeur nette de récupération	1 demande reçue, à être réglée en 1998
Plaintes visant le processus décrit dans la Section V	3 plaintes formelles, 5 plaintes non formelles

En 1997, l'Office a rendu deux décisions importantes touchant le transfert de lignes et une autre est prévue pour le début de 1998. En ce qui a trait à la demande formulée par Gateway North Transportation System Ltd., l'Office a décidé qu'il n'était pas nécessaire qu'une compagnie de chemin de fer annonce la disponibilité d'une ligne lorsqu'il existe déjà un acquéreur intéressé à l'exploiter et que la compagnie a indiqué dans son plan triennal son intention de la transférer.

Dans la question de l'offre faite à la municipalité de Guelph par la St. Lawrence and Hudson Railway Company Limited concernant les voies dans les limites de la municipalité et aux environs de celle-ci, l'Office a rendu des décisions sur trois aspects : les pouvoirs dévolus à l'Office en vertu des dispositions de la Loi visant le transfert et la cessation d'exploitation des lignes de chemin de fer, la validité de l'offre de la compagnie de chemin de fer et l'acceptation de la municipalité en fin les obligations d'une compagnie à l'égard d'une ligne. L'Office a ainsi décidé : ■ qu'il est habilité, en vertu de l'article 37 de la Loi, à décider si une compagnie de

peuvent s'entendre, cette dernière doit alors offrir la ligne aux gouvernements dont la ligne franchit les territoires, à sa valeur nette de récupération ou à un coût moins élevé. Après ce processus, si la ligne n'a pas été transférée, la compagnie peut en cesser l'exploitation après avoir avisé l'Office à ceterref. Dans le processus de transfert et de cessation des lignes, l'Office peut : ■ décider, comme question de fait, si une ligne de chemin de fer est visée par le processus; ■ recevoir les avis de cessation d'exploitation provenant des compagnies de chemin de fer; ■ fixer la valeur nette de récupération d'une ligne, lorsque la compagnie de chemin de fer et un gouvernement intéressé à l'acquérir ne peuvent s'entendre sur cette valeur; ■ enquêter sur les plaintes selon lesquelles le processus énoncé dans la Section V de la Partie III de la Loi n'a pas été respecté avant le transfert ou la cessation d'une ligne.

En 1997, l'Office a rendu 30 décisions touchant des examens préliminaires réalisés en vertu de la LCEE. Dans chacun de ces cas, l'Office a donné son accord à l'exécution du projet après s'être assuré que les mesures proposées par le promoteur prévenaient toute répercussion importante sur l'environnement. L'Office a conclu dans tous les cas qu'il n'était pas nécessaire de porter les projets à l'attention du ministre de l'Environnement pour fins d'étude, de médiation ou d'examen en comité.

### **Ententes fédérales-provinciales sur les franchissements**

L'Office est présentement partie à une entente avec l'Ontario, en vertu duquel il a des pouvoirs d'application des lois sur les franchissements ferroviaires concernant des personnes exploitant un chemin de fer de compétence provinciale. L'Office a aussi entrepris des consultations avec les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de la Colombie-Britannique en vue de conclure des ententes semblables.

### **Demandes de révision**

En vertu de l'article 32 de la Loi, les parties peuvent s'adresser à l'Office pour faire réviser, annuler ou modifier une décision ou un arrêté de l'Office, en raison de faits nouveaux

ou d'évolution des circonstances entourant la décision ou l'arrêté. L'Office a reçu plusieurs demandes de ce type — principalement des provinces du Québec et de l'Ontario — pour modifier ses arrêtés sur les franchissements routiers suite à la délégation, aux provinces et aux municipalités, des responsabilités pour les routes et les autoroutes. Au cours de l'année, l'Office a traité 206 demandes de révision.

### **Transferts et cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer**

Les compagnies de chemin de fer relevant de la compétence fédérale peuvent transférer ou cesser d'exploiter une ligne, conformément aux procédures énoncées dans la Section V de la Partie III de la Loi (dans la loi précédente, ce processus était connu comme l'abandon de chemin de fer, et dans l'industrie, on utilisait le terme rationalisation pour le désigner). Avant de transférer ou de cesser d'exploiter une ligne, la compagnie de chemin de fer doit avoir préparé, tenu à jour et publié un plan indiquant, à l'égard de chacune de ses lignes, son intention de continuer à l'exploiter, ou son intention de la transférer ou de cesser de l'exploiter au cours des trois prochaines années.

Si une compagnie de chemin de fer désire cesser l'exploitation d'une ligne, elle doit l'annoncer aux acheteurs potentiels, en indiquant qu'elle cessera l'exploitation de la ligne si celle-ci n'est pas transférée. Si aucun acheteur ne se manifeste, ou si l'acheteur potentiel et la compagnie de chemin de fer ne



## Plaintes au sujet du bruit, de la pollution, des vibrations et autres dommages

L'Office enquête sur les plaintes se rapportant à diverses questions telles que le bruit, les vibrations, la pollution ou les problèmes de drainage résultant de l'exploitation ou de la construction de lignes de chemin de fer. Dans ce processus, l'Office vise à déterminer si la compagnie de chemin de fer s'est acquittée de son obligation de causer le moins de dommages possible dans ses travaux de construction ou d'exploitation, tel que l'exige la Loi.

À la suite de consultations approfondies avec les compagnies de chemin de fer, l'Association des chemins de fer du Canada, Transports Canada et la Fédération canadienne des municipalités, l'Office a proposé l'adoption d'un processus en vertu duquel les compagnies de chemin de fer et les autres parties doivent mener des négociations, avec la possibilité pour l'une ou l'autre des parties d'en référer à l'Office lorsque ces négociations échouent. Après avoir obtenu l'accord de tous les intéressés, l'Office a adopté officiellement le processus et l'a fait connaître par le biais d'une brochure.

L'Office élabore les *Directives de l'annexe « A » — Taux applicables à l'entretien et à la construction des chemins de fer*. Il s'agit d'un ensemble d'instructions destinées à aider les chemins de fer et les autres parties, en leur fournissant l'évaluation d'une tierce partie sur les frais ferroviaires et établissant une structure uniforme à l'échelle du pays pour la facturation des travaux effectués relativement aux franchissements routiers, aux systèmes d'avertissement des passages à niveau ou pour les autres travaux de construction ou d'entretien des voies ferrées. L'Office émet ces directives à l'intention des parties concernées par les travaux de construction liés aux chemins de fer et régle les plaintes découlant de leur usage. Au début de 1997, l'Office était saisi de deux plaintes au sujet de frais visés par les Directives et a reçu trois nouvelles plaintes au cours de l'année. Trois plaintes ont été résolues tandis que deux ne l'étaient pas à la fin de l'année. L'Office a aussi répondu à un grand nombre de demandes et communiqué avec des représentants des chemins de fer, des municipalités et des gouvernements en vue d'amorcer un examen détaillé de l'utilisation, du contenu, de la présentation et des taux des Directives en 1998.

Tableau 3 : Plaintes au sujet de l'exploitation ou de la construction de lignes de chemin de fer			
Objet	Reportées de 1996	Reçues	Traitées
Plaintes concernant le bruit	6	12	14
Plaintes concernant les émissions polluantes	1	12	3
Plaintes concernant le drainage	6	3	3

**Tableau 1 : Franchissements routiers, franchissements par dessertes et passages à niveau privés**

Objet	Reportées de l'année antérieure	Reçues	Traitées
Ententes déposées	1	20	21
Demandes de franchissements routiers	25	9	31
Demandes de franchissements de pipelines	2	25	17
Demandes de franchissements de fils	4	49	42
Plaintes sur les franchissements routiers	4	6	9
Demandes de passages à niveau privés	9	4	13

## Répartition des frais d'ouvrages ferroviaires

En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'Office précise aussi la répartition des frais d'ouvrages ferroviaires lorsque les parties n'arrivent pas à s'entendre. Ces ouvrages comprennent les franchissements routiers ainsi que les voies ferrées et leur infrastructure, les systèmes d'aiguillage ou de signalisation, ou tout autre élément tel que des clôtures longeant la voie et facilitant les opérations ferroviaires.

L'une des décisions prises cette année par l'Office dans ce domaine mérite d'être soulignée. Celle-ci se rapportait à un différend au sujet de la répartition des coûts d'installation et d'entretien des clôtures longeant la voie du train de banlieue du CN

**Tableau 2 : Répartition des frais d'ouvrages ferroviaires**

Objet	Reportées de 1996	Reçues	Traitées
Demandes concernant la protection des franchissements	4	1	5
Demandes concernant la construction ou l'entretien de clôtures	4	1	5

entre Montréal et Deux-Montagnes, à l'intérieur des limites municipales de Montréal, Laval, Saint-Laurent et Roxboro, au Québec. L'Office a conclu que le CN devait assumer le coût de l'installation des clôtures, puisque celles-ci étaient nécessaires pour permettre des vitesses plus rapides afin de mieux répondre aux besoins de ses clients. L'Office a aussi décidé que les frais d'entretien des clôtures seraient partagés entre le CN et les municipalités, du fait que chacune des parties bénéficierait de ces ouvrages, mais que le CN absorberait 80 p. 100 de ces frais puisque les exigences en matière de service étaient principalement à l'origine de la nécessité d'ériger les clôtures.

Nipissing Central Railway Company

Norfolk and Western Railway Company \*

Pacific and Arctic Railway and Navigation Company/  
British Columbia Yukon Railway Company/British  
Yukon Railway Company Limited (exploitant ses  
activités ou proposant d'exploiter ses activités  
sous le nom de White Pass & Yukon Route)

Quebec North Shore & Labrador Railway

Company

Railink Canada Ltd.

Sault Ste. Marie Bridge Company

The Burlington Northern and Santa Fe Railway  
Company (Burlington Northern (Manitoba) Ltd. and  
Burlington Northern and Santa Fe Manitoba, Inc.)  
The International Bridge and Terminal Company  
Union Pacific Railroad Company

Waterloo-St. Jacobs Railway Company Limited

VIA Rail Canada Inc.

Wabush Lake Railway Company, Limited

\* Émis en 1997

\*\* À être émis en 1998

L'Office peut déterminer si un propriétaire foncier a droit à un passage convenable croisant le chemin de fer que l'exploitant ferroviaire est tenu de prévoir. Si ce droit n'est pas prévu par la Loi, l'Office peut autoriser, par arrêté, la construction de tout passage privé qu'il juge nécessaire et en établir les conditions qui s'y appliqueront.

frais liés à des franchissements routiers ou à des franchissements par dessertes des voies ferrées. Une fois déposées, ces ententes deviennent des arrêtés de l'Office. Si les parties ne peuvent s'entendre sur un aspect, quel qu'il soit, du franchissement, l'une ou l'autre des parties peut demander à l'Office de régler la question. L'Office peut aussi entendre les plaintes concernant les franchissements et mener des enquêtes à leur sujet.

Algoma Central Railway Inc.

Arnaut Railway Company

Bangor and Arroostook Railroad Company  
(Van Buren Bridge Company)

Canadian American Railroad Company

Canadien National

Canadien Pacifique\*

Cape Breton Development Corporation,  
exploitant ses activités sous l'appellation de  
Devco Railway

Chemin de fer de la Matapédia Inc. \*\*

Consolidated Rail Corporation  
(St. Lawrence and Adirondack Railway Company)

CSX Transportation Inc. (Lake Erie and Detroit  
River Railway Company Limited)

Eastern Maine Railway Company

Essex Terminal Railway Company

Hudson Bay Railway Company

Maine Central Railroad Company and Springfield  
Terminal Railway Company

Minnesota, Dakota & Western Railway Company

National Railroad Passenger Corporation

(Amtrak)

Dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire, l'Office approuve la construction ou l'exploitation de voies ferrées, résout les problèmes de franchissement et autres questions connexes entre les compagnies de chemin de fer et d'autres parties. De plus, l'Office rend des décisions touchant les plaintes sur la conformité avec le processus de cessation de l'exploitation de voies ferrées. En 1997, l'Office a produit une série de guides pour souligner les principaux changements apportés à la Loi sur ces questions et pour aider les parties qui pourraient néce- siter ses services. Les guides sont disponibles sur papier ou en version électronique, à partir du site web de l'Office.

### Certificats d'aptitude

Toute personne peut construire ou exploiter un chemin de fer mais doit obtenir au préalable un certificat d'aptitude de l'Office. L'Office émet un tel certificat lorsqu'il est convaincu que l'entreprise détient une assurance responsabilité suffisante. Il peut aussi modifier un certificat valide, pour tenir compte de changements dans les activités ferroviaires ou, le cas échéant, suspendre ou annuler ce certificat. En 1997, l'Office a rendu 37 décisions portant sur l'émission de nouveaux certificats d'aptitude ou la modification de certificats valides, aucun certificat n'a été annulé.

L'Office examine aussi présentement le cas d'autres compagnies de chemin de fer afin de statuer si des certificats d'aptitude sont requis. On devrait connaître sous peu les décisions quant à la compétence régissant ces compagnies.

### Approbation de construction de chemins de fer

La construction d'une ligne de chemin de fer doit être approuvée par l'Office, qui tient compte dans ce processus des exigences du chemin de fer et des intérêts locaux. Vers la fin de 1997, l'Office a reçu une demande du Canadien Pacifique\* pour la construction d'une voie de 12,6 kilomètres reliant sa subdivision ferroviaire de Lacombe aux installations de la Union Carbide, à Prentiss (Alberta). Cette demande et les interventions soumise, y compris des demandes d'audiences publiques, seront examinées dans les premiers mois de 1998.

### Franchissements routiers, franchissements par dessertes et passages à niveau privés

Les administrations routières ou les sociétés de services publics et les compagnies de chemin de fer peuvent conclure des ententes, qu'elles déposent auprès de l'Office, visant la construction, l'entretien ou la répartition des

\* Tout au long du présent rapport, nous désignons fréquemment la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada par les expressions Canadien Pacifique, ou CP, et Canadien National, ou CN, respectivement.



En 1997, l'Office a poursuivi ses travaux dans les domaines de la délivrance de licences pour le transport ferroviaire, du calcul des coûts ferroviaires et des taux de transport permis, du traitement des plaintes et de la résolution des différends. L'Office a émis des certificats

## 2.2 Transport ferroviaire et maritime

La garantie de moyens de transport accessibles aux personnes ayant une déficience représente l'un des domaines d'activités les plus dynamiques de l'Office. Les efforts déployés dans ce domaine consistent à tisser des liens avec les communautés, à élaborer et à mettre en œuvre des normes d'accessibilité, et à résoudre les plaintes formulées par les personnes ayant une déficience à propos d'obstacles abusifs. En 1997, l'Office a rendu plusieurs décisions constituant des précédents dans ce domaine et fait de grands progrès dans l'élaboration de codes de pratiques.

Le libre jeu des forces du marché pour favoriser un réseau de transport aérien financièrement sain et sensible aux besoins, et le recours à la réglementation qui demeure essentielle pour protéger les intérêts des consommateurs, des expéditeurs et des transporteurs. La plupart des voyageurs réalisent leurs longs trajets par avion et ont bénéficié de la saine concurrence ayant cours dans ce type de transport. On a laissé aux entreprises la liberté requise pour s'attaquer à la concurrence — et parfois perdre cette bataille.

d'aptitude pour l'exploitation ferroviaire et s'est penché sur des questions liées au transport et à la cessation de voies ferrées ainsi que sur le calcul des coûts ferroviaires. Il a aussi fait porter ses efforts sur les questions revêtant une importance primordiale pour les expéditeurs et les céréaliculteurs. Il a poursuivi ses activités touchant le transport maritime, dont la délivrance de licences aux navires étrangers, la supervision des tarifs du pilotage et le traitement des plaintes touchant les taux et le service.

\* Tous ces guides sont disponibles dans les deux langues officielles sur le site web de l'Office à [www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)

- Guides sur l'infrastructure ferroviaire \***
- Guide sur la Direction de l'infrastructure ferroviaire
  - Guide sur les passages à niveau privés
  - Guide sur les croisements des lignes de chemin de fer
  - Guide sur la construction des lignes de chemin de fer
  - Guide sur la répartition des coûts d'installations ferroviaires
  - Guide sur les franchissements routiers
  - Guide sur les franchissements par dessertes
  - Guide sur le dépôt de plaintes relatives aux dommages résultant de la construction ou de l'exploitation ferroviaire

## Activités de l'Office en 1997

### 2.1 Introduction

L'ANNÉE 1997 marquait la première année complète d'exploitation de l'Office des transports du Canada. Cette année a été particulièrement mouvementée, principalement en raison de l'entrée en vigueur complète des nouvelles dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*, de la plus grande sensibilisation du secteur des transports aux dispositions de la Loi ainsi qu'en raison du niveau général d'activité dans le secteur.

On peut regrouper les activités de l'Office en trois grandes catégories. La première catégorie comprend le transport ferroviaire et maritime et en particulier le transport intérieur et international de marchandises. La deuxième vise le transport aérien, tant intérieur qu'international, des passagers et du fret. La troisième catégorie porte sur l'accessibilité au réseau de transport pour les personnes ayant une déficience. Dans le contexte économique actuel, le transport ferroviaire sert davantage au transport de marchandises. Il constitue un élément vital à cette économie dans la mesure où il s'agit du transport de produits spécialisés en vrac. C'est un secteur aux caractéristiques uniques, disposant d'une

infrastructure imposante, coûteuse et appartenant au secteur privé. Au sein de l'Office, la Direction générale du transport ferroviaire axe son travail sur les questions entourant l'infrastructure ferroviaire, sur la préparation d'évaluations raissonnables du coût du service ferroviaire et sur le règlement des plaintes en vue d'assurer un accès concurrentiel lorsqu'un tel accès est refusé. Les questions touchant les coûts et la concurrence dans le secteur ferroviaire revêtent une importance capitale pour les producteurs et les exportateurs canadiens. La Direction générale du transport aérien vise à réaliser, dans la mesure du possible, l'équilibre entre les deux aspects de la politique gouvernementale des transports, soit le

Organigramme



## RÈGLEMENTS :

### **L'Office assume l'entière responsabilité de l'application des règlements suivants :**

---

- Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer
- Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire
- Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience
- Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises
- Règlement sur le calcul des frais ferroviaires
- Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers
- Règlement sur les transports aériens
- Règles générales de l'Office national des transports

### **L'Office partage la responsabilité de l'application des règlements suivants :**

---

- Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport (voir note ci-haut)
- Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (voir note ci-haut)
- Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique (voir note ci-haut)
- Règlement sur les subventions sélectives et provisoires dans la Région atlantique



LOIS ET RÈGLEMENTS

LOIS :

L'Office assume l'entière responsabilité de l'application de la loi suivante :  
 Loi sur les transports au Canada  
 L.C. (1996), ch. 10

L'Office partage la responsabilité de l'application des lois suivantes :

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale  
 L.C. (1992), ch. 37  
 Loi d'exécution du budget de 1995  
 L.C. (1995), ch. 17  
 Loi d'exécution du budget de 1996  
 L.C. (1996), ch. 18  
 Loi d'urgence sur les approvisionnementnements d'énergie  
 L.R.C. (1985), ch. E-9  
 Loi d'ergatoire de 1987 sur les conférences maritimes  
 L.R.C. (1985), ch. 17 (3<sup>e</sup> suppl.)  
 Loi sur l'accès à l'information  
 L.R.C. (1985), ch. A-1  
 Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent  
 L.R.C. (1985), ch. S-2  
 Loi sur la commercialisation des services de navigation  
 L.C. (1996), ch. 20  
 Loi sur la gestion des finances publiques  
 L.R.C. (1985), ch. F-11  
 Loi sur la protection des renseignements personnels  
 L.R.C. (1985), ch. P-21  
 Loi sur la sécurité ferroviaire  
 L.R.C. (1985), ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.)  
 Loi sur le cabotage  
 L.C. (1992), ch. 31  
 Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et  
 les croisements de chemin de fer  
 L.R.C. (1985), ch. R-4  
 Loi sur le pilotage  
 L.R.C. (1985), ch. P-14  
 Loi sur les subventions au transport des marchandises  
 dans la Région atlantique  
 L.R.C. (1985), ch. A-15 \*  
 Loi sur les taux de transport des marchandises dans  
 les provinces Maritimes  
 L.R.C. (1985), ch. M-1 \*

\* Bien que ces deux lois aient été abrogées, la Loi d'interprétation prévoit que les dispositions de celles-ci s'appliquent à toute affaire en instance devant l'Office au moment de l'abrogation. Plusieurs cas demeurent en instance.

économiques pour pouvoir se tailler une place à l'échelle internationale; les transporteurs canadiens doivent disposer d'un environnement qui leur permette de déployer des efforts concurrentiels et de prospérer, tant au Canada qu'à l'étranger.

## **Nouvel environnement, nouvel Office—1997**

L'Office, tel qu'il se présente maintenant, est très différent de l'organisme de réglementation traditionnel des années précédentes qui contrôlait étroitement l'entrée sur les marchés du transport et le mode de fonctionnement des exploitants.

Dans l'environnement actuel, le rôle réglementaire de l'Office consiste toujours, certes, à se réserver le droit et l'autorité de prendre des mesures décisives au besoin. Au jour le jour, cependant, ce rôle consiste plus à informer les intervenants de ce qu'on attend d'eux dans un marché concurrentiel, des mesures qu'ils doivent prendre pour respecter les règles et sur ce qui constitue un non-respect des règles. L'Office se positionne plus comme un arbitre, qui veille à ce que tous les joueurs respectent les règles, et prend les

décisions nécessaires de manière indépendante et objective.

L'année 1997, la première année complète de fonctionnement de l'Office, a été marquée de nombreux défis. Les réalisations présentées au chapitre 2 témoignent du succès remporté par l'Office face à ces défis ainsi que de la nouvelle approche qu'il a adoptée.

Le chapitre 3 contient une évaluation de l'effet de la *Loi sur les transports au Canada* ainsi que des difficultés rencontrées dans son application. Cette évaluation préliminaire servira de fondement aux travaux que l'Office entreprendra au cours de l'année qui vient pour consulter plus amplement la communauté et ajouter ainsi une dimension plus profonde à son évaluation.

Le dernier chapitre présente le regard que pose l'Office sur les prochaines étapes.

L'Office fera fond des connaissances et de l'expérience acquises en 1997 pour favoriser l'amélioration constante de ses services et de leur prestation. L'Office planifiera aussi l'orientation qu'il adoptera dans l'évaluation permanente de l'application de la Loi, d'une manière qui soit des plus utiles aux personnes qui ont besoin de ces renseignements pour améliorer le réseau canadien des transports.

transports disposent de plus de latitude pour restructurer leurs exploitations et rationaliser leurs infrastructures, ce qui amène l'avènement de nouveaux éléments, tels que les lignes d'intérêt local indépendantes. Le champ de réglementation de l'Office s'étend aujourd'hui à un secteur industriel très différent de ce qu'il était il y a 30 ans et doit par conséquent être empreint de souplesse pour tenir compte de cette nouvelle réalité.

## LE RÔLE DE L'ÉTAT ET LA PRESTATION DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Ce n'est pas parce que le gouvernement est moins présent dans l'exploitation et la propriété du réseau de transport que son rôle dans ces domaines est pour autant réduit. Le rôle et les responsabilités du gouvernement par rapport au secteur privé ont changé et continuent de changer. Au plan de la réglementation, on a délaissé la réglementation « au préalable » pour une approche de « réglementation au besoin » destinée à corriger les situations où il existe un déséquilibre. On met donc l'accent sur la « réglementation essentielle », consistant à intervenir au besoin. L'Office, comme les autres institutions fédérales, travaille à la mise en œuvre d'une vaste initiative visant à améliorer et à moderniser la prestation des services, l'une des grandes priorités de la fonction publique. Les buts de l'Office dans ce domaine consistent à ouvrir la communication et à dispenser un

service de qualité de manière à se positionner dans un rôle de « facilitateur » face au réseau de transport canadien.

## CONTEXTE INTERNATIONAL

Le gouvernement fédéral a lancé l'initiative « Canada 2005 » qui vise à préciser et à analyser les grandes forces qui affecteront le Canada au cours de la prochaine décennie. La mondialisation de l'économie est au nombre de ces forces, et se manifeste par l'émergence de marchés mondiaux plus intégrés pour la technologie, les investissements, la production, la distribution et la consommation. Les trois modes de transport visés par la réglementation fédérale et relevant de la

compétence de l'Office — aérien, ferroviaire et maritime — comportent tous une dimension internationale importante et parfois même prédominante. La structure et les stratégies des entreprises en sont de ce fait touchées, ainsi que leurs situations concurrentielles. Même si l'Office traite avec les consommateurs et les transporteurs canadiens en somme, il reconnaît aussi l'importance des marchés internationaux dans lesquels la plupart des transporteurs canadiens et leurs clients exercent leurs activités. Les décisions de l'Office peuvent affecter la situation concurrentielle des producteurs et des transporteurs canadiens sur les marchés internationaux. La plupart des Canadiens s'entendent sur le fait que nos expéditeurs doivent disposer de services de transport

son nouveau mandat et de sa nouvelle approche (voir l'organigramme de l'Office à l'appendice 2 de ce chapitre).

### Perfectionnement personnel

Nous nous engageons à promouvoir l'apprentissage continu. Nous encourageons la créativité et l'innovation. Nous favorisons la formation en vue de maintenir et d'accroître le niveau d'expertise et la qualité de notre travail.

## Contexte

L'approche et le mode de fonctionnement adoptés par l'Office tiennent compte du contexte de la fin des années 1990, un contexte caractérisé par les nouvelles approches canadienne et internationale en matière de politiques des transports, les efforts constants de l'administration fédérale pour revoir son rôle et ses modes de prestation des services ainsi que l'environnement global dans lequel l'Office et l'industrie exercent leurs activités.

## ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS

La déréglementation s'est manifestée par la réduction de la présence gouvernementale dans l'exploitation des transports, comme en témoignent le fonctionnement actuel des aéroports et du contrôle aérien ainsi que la privatisation du Canadien National. De même, les exploitants de réseaux de

Nous croyons à la communication de l'information en temps opportun. Nous encourageons l'échange libre d'idées et préconisons des rapports ouverts et constructifs avec le public et entre nous-mêmes.

### Communication ouverte

La structure organisationnelle de l'Office se compose du président, qui exerce aussi les fonctions de premier dirigeant, du vice-président, des autres membres ainsi que du personnel qui appuie ces personnes dans l'exercice de leurs fonctions. Ce sont les membres qui prennent les décisions de l'Office.

Lorsque l'Office reçoit une plainte ou une demande, au moins deux membres doivent la revoir et prendre une décision à son sujet. Ces décisions — ainsi que les règles, les arrêtés et les règlements — sont consignés par l'Office et peuvent être consultés par

### Services de qualité

Nous croyons à la prestation de services de qualité. Nous nous efforçons de fournir le plus haut niveau d'expertise. Nos décisions découlent d'un processus intégré, transparent et juste à l'égard de tous.

quiconque en fait la demande.

Le personnel de l'Office relève de trois directeurs généraux et d'un avocat général et secrétaire, relevant eux-mêmes du président. Au cours de son premier exercice, l'Office a réaménagé les fonctions et les responsabilités de son personnel pour mieux tenir compte de



« Notre mission est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les réseaux de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle. »

— *Énoncé de mission de l'Office des transports du Canada*

## Gestion de l'Office

La réorientation du mandat de l'Office, lequel est passé d'un mode traditionnel de réglementation à celui, plus actuel, d'inter-venant axé sur des rôles de conciliation et de facilitation, a des répercussions importantes sur sa structure organisationnelle et ses ressources humaines. L'Office a élaboré et mis au point, de concert avec son personnel et les syndicats, un plan stratégique comportant un énoncé de mission et des valeurs fondamentales afin que sa structure

organisationnelle soit le reflet de sa mission et de sa stratégie.

L'Office a aussi produit une stratégie de communications qui aborde les besoins des personnes touchées par le nouveau contexte réglementaire. Cette stratégie prévoyait des consultations avec des associations de l'industrie et les gouvernements provinciaux et municipaux, tout en mettant l'accent sur l'utilisation de la technologie de l'information. L'Office a fait un usage accru de son site Web pour disséminer l'information et prévoit en outre s'assurer que ses systèmes actuels répondent de manière adéquate au défi de l'an 2000.

L'article 112 voulant que les prix et conditions fixés par l'Office doivent être « commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties ». En janvier 1997, on a tenu des réunions de consultation sur l'interconnexion dans trois villes canadiennes, suite auxquelles l'Office a publié la version finale modifiée du Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire dans la Partie II de la *Gazette du Canada* du 10 décembre 1997. Dans la même veine, l'Office a tenu des audiences en janvier 1997 au titre de son examen de la méthode d'établissement du taux du coût en capital. Cet examen avait été amorcé en raison de la restriction du secteur du transport ferroviaire. Au cours de ces audiences, on a recueilli les points de vue des parties intéressées sur les conséquences de ces changements par rapport à d'autres aspects importants tels que les facteurs de risques qui affectent toute estimation du coût des fonds propres. L'Office a fait connaître sa décision sur ces questions le 6 mars 1997.

aux personnes ayant une déficience, de même que pour élaborer une politique cadre sur l'utilisation de médias substituts dans cette industrie. Ces groupes se sont réunis pour la première fois en 1997.

■ L'Office a préparé un document de travail qui a été soumis au Groupe d'experts de la facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le document de travail, qui a été approuvé par le Groupe, proposait des documents d'orientation modifiés au sujet du transport des passagers ayant une déficience. En vertu de la Loi, toutes les compagnies de chemin de fer doivent détenir un certificat d'aptitude. La Loi accordait un délai d'un an aux chemins de fer existant sous la Loi précédente pour obtenir ce certificat. Avant d'émettre les certificats, l'Office a dû évaluer, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1997, la couverture d'assurance-responsabilité civile dont disposaient les chemins de fer existants, ainsi que les nouvelles exploitations ferroviaires établies à la suite de transferts de lignes de chemin de fer au cours de l'année. L'Office a rendu 37 décisions accordant ou modifiant des certificats pour 27 compagnies de chemin de fer différentes.

■ L'Office a amorcé un processus de consultation qui permettrait aux personnes touchées par la révision des taux d'interconnexion et d'intervenir directement dans le processus décisionnel. L'examen des taux mené en 1997 tenait compte d'une nouvelle disposition de la Loi, celle de

d'une demande qui lui est formulée ou par règlements, l'Office peut s'assurer que les utilisateurs des moyens de transports, les expéditeurs commerciaux et les voyageurs bénéficient de la protection que leur offre la Loi, lorsque les seules forces du marché ne résultent pas dans la prestation de services justes et raisonnables.

L'Office reçoit des plaintes des utilisateurs et autres au sujet du service ou d'abus de pouvoir économique et peut ordonner au transporteur d'apporter les changements requis pour se conformer aux dispositions des lois et règlements. L'Office est investi du pouvoir d'une cour supérieure pour prendre des décisions et des arrêtés et mener des enquêtes sur les questions qui relèvent de sa compétence.

En 1997, l'Office a été actif dans plusieurs domaines d'importance :

■ L'Office a tenu sa première audience à l'égard d'une plainte déposée par une personne ayant une déficience et portant sur l'accessibilité des services de certains transporteurs aériens canadiens.

■ L'Office a publié un rapport exhaustif présentant 25 recommandations à l'industrie du transport aérien en vue d'éliminer les obstacles communicationnels que rencontrent les personnes ayant une déficience qui utilisent ce mode de transport. Deux groupes de travail regroupant des représentants de l'industrie et des consommateurs ont été mis sur pied et chargés de revoir des guides de voyage dans le but de faciliter le transport aérien

qu'il applique. Sauf pour le transport aérien, l'Office n'a pas le pouvoir d'initier une enquête à moins d'avoir reçu une plainte. L'Office a aussi la responsabilité d'administrer la politique nationale des transports, telle qu'elle est définie à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*. Cet article prévoit, entre autres, que la mise en place d'un réseau de transport est «...essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions...»

L'article précise en outre que ces objectifs sont plus susceptibles de se réaliser lorsque «... la concurrence et les forces du marché sont, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces...»

Les pouvoirs et le mandat de l'Office figurent dans la *Loi sur les transports au Canada* de 1996. En vertu de cette loi et d'autres lois connexes, l'Office se voit conférer divers pouvoirs pour aider à la mise en œuvre de la politique des transports du gouvernement fédéral. On trouvera à l'appendice 1 du présent chapitre la liste de ces lois et des règlements pertinents.

C'est l'Office qui comme régulateur économique détient le pouvoir de délivrer les licences aux transporteurs qui désirent entrer

## M a n d a t

sur le marché du transport aérien ou ferroviaire au Canada. Il voit au respect continu des exigences de la Loi touchant la délivrance des licences. Il dispose aussi de certains pouvoirs de réglementation sur les taux et les tarifs lorsque les forces du marché s'avèrent insuffisantes.

L'Office peut aussi, avec l'approbation du Gouverneur en Conseil, édicter des règlements ordonnant aux transporteurs d'adopter certaines mesures dans leurs rapports avec leurs clients. Les règlements sont publiés après la tenue de consultations auprès de représentants de l'industrie et de la population. Lorsqu'il est plus efficace d'agir ainsi, l'Office peut aussi émettre des codes de pratiques et des lignes directrices.

L'Office prend des décisions suite aux plaintes et aux demandes qui lui sont adressées et voit à l'application de ces décisions. Il dispense ses services aux expéditeurs, aux transporteurs, aux consommateurs et à des tierces parties telles que les municipalités. L'Office a le pouvoir d'ordonner la suppression de tout obstacle abusif au déplacement des personnes ayant une déficience, dans le réseau de transport sous réglementation fédérale; il peut en outre ordonner l'adoption de mesures correctives dans le cas où une personne ayant une déficience, se heurte à un tel obstacle.

La politique gouvernementale en matière de transports vise la mise en place d'une industrie des transports déréglementée, où prévaut une libre concurrence reposant sur un minimum de règles nécessaires. À la suite

## Introduction

## Historique

L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA a été créé le 1<sup>er</sup> juillet 1996, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, succédant ainsi à l'Office national des transports du Canada. L'Office des transports du Canada se voit attribuer plusieurs rôles. En sa qualité d'organisme quasi judiciaire, il est chargé de la réglementation économique, de la délivrance des licences, de l'amélioration de l'accessibilité, et agit comme autorité en matière aéronautique. Parallèlement, au cours des dernières années, les marchés des transports intérieurs et internationaux ont connu un important bouleversement.

La réglementation économique au Canada est l'un des secteurs qui a évolué, particulièrement depuis les années 1980. La tendance vers la déréglementation économique a été amorcée en 1967, alors qu'entraient en vigueur les nouvelles dispositions de la *Loi sur les transports nationaux* qui prévoyaient d'importantes mesures concurrentielles inter-modales entre le transport ferroviaire et le transport routier. Une autre étape majeure a été franchie vers le milieu des années 1980, avec la libéralisation de la politique du transport aérien, de même qu'en 1987, lorsque la *Loi sur les transports nationaux* de 1987 a réduit de façon majeure le fardeau de la réglementation pour l'industrie du transport aérien intérieur et a mis en place de nouvelles

mesures importantes touchant la concurrence dans le transport ferroviaire. Dans son rôle actuel, l'Office des transports du Canada se doit de faire preuve de souplesse, d'écoute et de pragmatisme. Il doit aussi agir avec rapidité et sans hésitation. Bien que le rôle fondamental de l'Office demeure la réglementation économique, l'approche qu'il a adoptée dans ce domaine est de ne recourir à la réglementation que lorsque cela est nécessaire, en recourant plutôt à la facilitation et à la recherche de consensus dans la poursuite de ses buts. Il exerce ses pouvoirs d'enquête suite aux plaintes reçues. L'Office peut aussi tenir des enquêtes et rendre des décisions à l'égard des plaintes relatives à l'une ou l'autre des lois



## L'Office des transports du Canada

**Marian L. Robson\***

**Président**

Ottawa (Ontario)

ancien membre d'une administration

portuaire, cadre d'un chemin de fer et

membre de l'Office national des transports

**Jean Patenaude\***

**Vice-président**

Montréal (Québec)

ancien conseiller à Transports Canada et

avocat général d'une compagnie ferroviaire

**Richard Cashin, C.P., O.C., LLD, Membre\***

St. John's (Terre-Neuve)

avocat,

ancien président et fondateur de

la Newfoundland Fishermen's Union

**Keith Penner, Membre\***

Ottawa (Ontario)

ancien député à la Chambre des communes

pour la circonscription Cochrane-Superior et

ancien membre

de l'Office national des transports

**Michael Sutton, ing., Membre\***

Willowdale (Ontario)

ancien président de la Commission

d'organisation de la Ville de Toronto

et cadre d'une entreprise de

télécommunications

\* depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996

\*\* depuis le 22 décembre 1997



## Message du président

LA PREMIÈRE ANNÉE complète d'activités de l'Office des transports du Canada a été très chargée. En 1997, dans le contexte d'une réduction d'effectif, l'Office, en tant que tribunal quasi judiciaire et organisme de réglementation, a dû traiter plusieurs questions relevant de son champ de compétence en suivant les directives du Parlement. De plus, l'Office était responsable de l'élaboration de politiques découlant de la réglementation des transports accessibles.

Tel que le prescrit le paragraphe 42(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, les activités de l'Office en 1997 sont décrites au chapitre 2. Le mandat de l'Office englobe les modes de transport ferroviaire, maritime et aérien, en plus des transports accessibles. Ce chapitre présente un rapport complet des activités de l'Office, tout en mettant en relief celles qui revêtaient une importance considérable.

En outre, le paragraphe 42(2) de la Loi prévoit également que le rapport de l'Office doit contenir son évaluation de l'effet de la Loi. Celle-ci est donnée au chapitre 3. Bien que la Loi soit plus ou moins récente — ayant été promulguée le 1<sup>er</sup> juillet 1996 — et qu'il reste à éprouver plusieurs de ses dispositions, un nombre croissant de personnes visées se sont formé une opinion réfléchie au cours des dix-huit derniers mois sur les avantages et les contraintes de la Loi. En se fondant sur cette information et l'expérience de l'Office dans l'accomplissement de ses obligations, des évaluations préliminaires ont été faites au sujet de la Loi et la mesure dans laquelle elle constitue un outil efficace de mise en œuvre de la politique nationale des transports.

L'analyse préliminaire est importante car, au moment propice, la Loi pourra être mise au point, s'il y a lieu, afin d'assurer qu'elle puisse favoriser l'essor du réseau canadien des transports, lequel constitue un élément vital de notre économie nationale.

Je crois qu'en remplissant son mandat en 1997, qui consiste à administrer la législation touchant les transports et les politiques gouvernementales visant l'atteinte d'un système de transports efficaces et accessibles, l'Office a fait des progrès considérables. Je suis convaincu qu'au cours de sa première année d'activités, l'Office a posé de solides jalons pour les années à venir.

Marian L. Robson



# TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT.....	v
L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA .....	vi

## Chapitre 1

Introduction .....	1
Appendice 1 — Lois et règlements .....	8
Appendice 2 — Organigramme .....	10

## Chapitre 2

Activités de l'Office en 1997.....	11
------------------------------------	----

2.1 Introduction.....	11
2.2 Transport ferroviaire et maritime.....	12
2.3 Transport aérien.....	29
2.4 Accessibilité pour les personnes ayant une déficience .....	37
2.5 Direction générale des services juridiques et du secrétariat .....	44
Appendice 1 — Transferts et cessation de l'exploitation de lignes .....	47
Appendice 2 — Causes portées devant la Cour fédérale .....	55

## Chapitre 3

Evaluation de l'effet de la Loi sur les transports au Canada et des difficultés rencontrées dans son application .....	59
--	----

3.1 Introduction .....	59
3.2 Administration .....	59
3.3 Transport aérien.....	61
3.4 Transport ferroviaire .....	63
3.5 Autres enjeux .....	75
3.6 Conclusion .....	76

## Chapitre 4

Les prochaines étapes .....	77
ANNEXE : Personnel de l'Office .....	80



© Ministre des Travaux publics et  
Services gouvernementaux Canada 1998  
Imprimé et relié au Canada

ISBN 0-662-63587-6

N° de catalogue TW1-1/1997

Le présent rapport annuel et d'autres publications de  
l'Office sont disponibles sur le site Web de l'OTC à  
[www.cta-otc.gc.ca](http://www.cta-otc.gc.ca)

On peut également obtenir des renseignements sur l'Office  
et ses programmes en composant le (819) 997-0344.

Toute correspondance doit être adressée à :

Office des transports du Canada  
Edifice Jules-Léger  
15, rue Eddy  
Hull (Québec)  
K1A 0N9

Cette publication est disponible en format alternatif.

# OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Rapport annuel 1997



55 08

Président  
Office des transports  
du Canada



Chairperson  
Canadian Transportation  
Agency

Mai 1998

L'honorable David M. Collenette, c.p., député  
Ministre des Transports  
Edifice Transports Canada  
Place de Ville  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de l'Office des transports du Canada pour l'année 1997. Celui-ci est déposé en vertu de l'article 42 de la *Loi sur les transports au Canada* et comprend également l'évaluation de l'effet de la loi précitée et des difficultés rencontrées dans son application.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

*Marian L. Robson*

Marian L. Robson

Canada



## Énoncé de mission

Notre mission est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle.

### Valeurs

*Nous nous engageons à respecter les valeurs fondamentales suivantes qui constituent notre code de conduite, lequel nous permettra de nous acquitter de notre mission:*

#### ■ Services de qualité

Nous croyons à la prestation de services de qualité. Nous nous efforçons de fournir le plus haut niveau d'expertise. Nos décisions découlent d'un processus intégral, transparent et juste à l'égard de tous.

#### ■ Communication ouverte

Nous croyons à la communication de l'information en temps opportun. Nous encourageons l'échange libre d'idées et préconisons des rapports ouverts et constructifs avec le public et entre nous-mêmes.

#### ■ Respect des autres

Nous croyons au traitement équitable de chacun. Nous préconisons un environnement de travail collégial et valorisant et favorisons l'épanouissement des personnes.

#### ■ Perfectionnement personnel

Nous nous engageons à promouvoir l'apprentissage continu. Nous encourageons la créativité et l'innovation. Nous favorisons la formation en vue de maintenir et d'accroître le niveau d'expertise et la qualité de notre travail.

Canada



Rapport annuel 1997

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA











